

**Załącznik do raportu z konsultacji społecznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
(numer w wykazie UC65)**

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Transport i Logistyka Polska	<p>W projekcie zaproponowano wprowadzenie (zalegalizowanie) do ruchu drogowego tzw. urządzeń transportowych, czyli urządzeń przeznaczonych do ruchu pieszych poruszanych siłą mięśni ludzkich lub za pomocą silnika elektrycznego. Zaproponowane rozwiązania budzą bardzo poważne wątpliwości, gdyż:</p> <p>1) nie określono nawet minimalnych wymagań technicznych w zakresie: masy własnej takiego urządzenia, sposobu konstrukcji minimalizującej skutki kolizji z pieszym, możliwości hamowania i kierowania urządzeniem, oświetlenia pojazdu; wszystkie ww. podniesione a nie uregulowane w projekcie kwestie mają bezpośredni wpływ na potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu;</p> <p>2) nie uregulowano dostatecznie statusu osoby poruszającej się takim urządzeniem w szczególnych sytuacjach ruchu drogowego; jako przykład można wskazać „przejeżdżanie” takim urządzeniem po przejściu dla pieszych lub po przejeździe dla rowerzystów;</p> <p>3) skutkiem kolizji takiego bliżej nieokreślonego pod względem technicznym urządzenia z rowerzystą, a w szczególności z kierującą rowerem osobą starszą lub dzieckiem mogą być poważne uszkodzenia ciała, a w skrajnych przypadkach śmierć; energia kinetyczna takiego urządzenia wraz z korzystającą z niego osobą dorosłą (zakładamy masę łączną 100 kg i prędkość 25 km/h) może wynieść nawet do 8,7 MJ.</p> <p>Mając na uwadze powyższe uważamy, iż kwestia używania takich urządzeń wymaga znacznego dopracowania, a przepisy w tym zakresie w zaproponowanym kształcie mogą jedynie spowodować pogorszenie bezpieczeństwa na drodze.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.</p>
		Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Proponowana zmiana art. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w postaci nowego punktu 48a) w połączeniu z proponowaną zmianą pkt.	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			18) i pkt. 31) oraz nowym art. 11 ust. 4b) ze względu na przeoczenia, nieścisłości lub błędy legislacyjne może nie tylko nie przynieść wskazanego w uzasadnieniu do projektu oczekiwanego rezultatu, ale spowodować szereg daleko idących komplikacji a wręcz powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Może też skutkować powstaniem „dziury prawnej” wykorzystywanej w celu ominięcia niektórych przepisów.	
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	W art. 2 pkt 18) ustawy wprowadza się nowe pojęcie pieszego, a w pkt 48a) pojęcie urządzenia transportu osobistego pieszego. Przepis ten dopuszcza jako urządzenie transportu osobistego urządzenia, dzięki którym pieszy poruszać się będzie z prędkością do 25 km/h, tj. z prędkością przeciętnego rowerzysty. Status pieszego oznacza, że może on poruszać się dowolną stroną ścieżki rowerowej, także lewą, nie ma obowiązku sygnalizować manewru skrętu, itd. W opinii PZM utrzymanie statusu pieszego dla osób poruszających się na urządzeniach transportu osobistego prowadzi do kolizji z innymi użytkownikami drogi, w szczególności na ścieżkach rowerowych z rowerzystami. Proponujemy pieszemu poruszającemu się urządzeniem transportu osobistego nadać inny status.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> <u>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.</u>
	Art. 1 pkt 2 lit. c (art. 2 pkt 35a)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	Zaproponowane w projekcie rozszerzenie definicji pojazdu nienormatywnego o zdanie „pojazdem nienormatywnym jest również zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4” opiniujemy skrajnie negatywnie oraz wnioskujemy o usunięcie tego zapisu. Stoi on w sprzeczności z wprowadzonymi w 2011 roku [Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy — Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2011 nr 222 poz. 1321)] zezwoleniami okresowymi na przejazd pojazdami nienormatywnymi. Zgodnie z obowiązującą ustawą prawo o ruchu drogowym (dalej zwane PRD) zezwolenie kat. III-VI umożliwia poruszanie się po drogach publicznych pojazdami o wymiarach, masie całkowitej oraz naciskach osi przekraczających dopuszczalne normy. Tymczasem wprowadzenie przedmiotowego	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga niezasadna. Przepis wprowadzający zezwolenie kat. VII już obecnie obowiązuje od 2011 r. Zdanie w definicji stanowi doprecyzowanie definicji, natomiast art. 62 ust. 4 już obecnie przesądza o tym, że pojazd składający się z większej ilości pojazdów jest nienormatywny. Wcześniej nie wynikało to wprost z definicji.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zapisu spowoduje, że najbardziej specjalistyczny i nowoczesny sprzęt modułowy, który umożliwia swobodne konfigurowanie, będzie „pokrzywdzony” tylko z tej przyczyny, że przyczepa o długości np. 20 m składa się z kilku części. Tym samym nie realne wymiary, ale ilość sztuk wchodzących w skład przyczepy jako całości, będzie negatywnie wpływała na prawa i obowiązki przewoźników. Możliwość konfigurowania-tworzenia przyczepy z kilku składowych (wózki modułowe - o czym w dalszej części), która nie wpływa na przekroczenie norm w zakresie wymiarów, masy całkowitej lub nacisków osi, wynikających z zezwoleń III-VI, nie powinna ograniczać swobody korzystania z zezwoleń stałych. Innymi słowy pojazdy identyczne w zakresie rzeczywistej masy całkowitej, nacisków osi oraz wymiarów zewnętrznych, ale składające się z jednej lub kilku części składowych nie powinny podlegać odmiennym regulacjom. Na podstawie doświadczeń sprzed 2012 roku (gdzie weszły w życie aktualne 7 kategorii zezwoleń) obawiamy się, iż wprowadzenie wymogu uzyskania jednorazowego zezwolenia dla pojazdu modułowego poruszającego się bez ładunku zwiększy szarą strefę, albowiem przewoźnicy będą unikać uzyskiwania zezwoleń kat. VII w celu przejazdu bez ładunku do miejsc załadunku, na stację paliw lub stację diagnostyczną.</p> <p>Pojazdem nienormatywnym powinien być uznany ten pojazd, którego wymiary, masa całkowita lub naciski osi przekraczają dopuszczalną normę, a nie ten pojazd, który mieści się w normach, ale składa się np. z 3 lub 4 części.</p> <p>Alternatywnie, wnosimy o doprecyzowanie, iż zapis „pojazdem nienormatywnym jest również zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4” nie dotyczy „przyczep modułowych lub innych przystosowanych do przewozu ładunków niepodzielnych”.</p> <p><u>Definicja ładunku niepodzielnego</u></p>	<p>W zakresie definicji ładunku niepodzielnego, propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy. Niezależnie od powyższego, zapisy dotyczące pojazdów nienormatywnych i ładunku niepodzielnego będą przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Aktualna definicja ładunku niepodzielnego jest zbyt ogólna, a przez to odmiennie stosowana przez organy kontrolujące oraz wydające ostateczne decyzje i orzeczenia. Zwracamy ponadto uwagę, iż obecna definicja jest mocno zawężająca względem definicji ładunku niepodzielnego wynikające z Dyrektywy Rady 96/53/WE.</p> <p>Postulujemy zmianę treści definicji ładunku niepodzielnego na następującą:</p> <p>ładunek niepodzielny - ładunek, który do celów przewozu drogą publiczną, bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody, nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i który z powodu swoich wymiarów lub masy nie może zostać przewieziony pojazdem innym niż pojazd nienormatywny; ładunkiem niepodzielnym jest także ładunek składający się z kilku części stanowiących technologiczną lub konstrukcyjną całość urządzenia lub maszyny</p> <p>Zmiana pierwszej części definicji podyktowana jest konieczność powiązania nienormatywności samego pojazdu z wymiarami lub masą własną ładunku, w taki sposób, aby umożliwić pełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej pojazdu przy jednoczesnym utrzymaniu najmniejszych możliwych nacisków osi i masy całkowitej. Innymi słowy, skoro zezwolenie kat. V umożliwia poruszanie się pojazdem nienormatywnym o wymiarach 30 x 3,4 x 4,3 m, 60 ton DMC, to niezrozumiałym jest dlaczego przewoźnik nie może odkręcić kół z kombajnu wykorzystując dopuszczalną masę całkowitą oraz ładowność w celu przewozu drogą publiczną, ładunku niepodzielnego jakim jest kombajn. Zaproponowana definicja będzie wpisywała się w treść Dyrektywy Rady 96/53/WE, umożliwi pełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej do przewozu ładunków niepodzielnych, które z racji swoich wymiarów nie mogą być przewiezione normatywnym pojazdem. Dzięki takiej regulacji możliwe będzie legalne przewiezienie kilku ładunków niepodzielnych na jednym pojeździe bez zwiększania norm wynikających z zezwoleń kat. III-VI. Przykłady przejazdów stanowiących</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>trzon problemu zostały przedstawione poniżej.</p> <p>Przyczyną dodania nowego zdania „ładunkiem niepodzielnym jest także ładunek składająca się z kilku części stanowiących technologiczną lub konstrukcyjną całość urządzenia lub maszyny" jest częsta praktyka organów kontrolujących (Policja, WITD), które nakładają kary na przewoźników tylko z tej przyczyny, iż na pojeździe znajduje się kilka sztuk ładunków niepodzielnych.</p>	
		Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 2 aktualnej ustawy prd proponujemy zmienić treść na:</p> <p>35a) pojazd nienormatywny - pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych oraz przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>W przepisie wykonawczym, o którym mowa w art. 66 ust 5 ustawy prd znajdują się szczegółowe zapisy określające największe dopuszczalne naciski osi dla pojazdów znajdujących się w ruchu drogowym. W wymienionym przepisie wykonawczym znajdują się również szczegółowe zapisy dotyczące największych dopuszczalnych wymiarów i mas dla pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.</p> <p>35b) ładunek niepodzielny - ładunek, który bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków lub ładunek, który nie może być przewieziony przez normatywny pojazd lub zespół pojazdów.</p> <p>Uzasadnienie</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nie jest zasadne rozszerzanie katalogu pojazdów nienormatywnych, gdyż dopuszczalne parametry nacisków określone PRD nie mogą być przekraczane.</p> <p>Jedyny wyjątek w tym zakresie stanowi uzyskanie odstępstwa od warunków technicznych w zakresie nacisków.</p> <p>W zakresie definicji ładunku niepodzielnego, propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy. Niezależnie od powyższego, zapisy dotyczące pojazdów nienormatywnych i ładunku niepodzielnego będą przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Celem pełnego dostosowania definicji ładunku niepodzielnego do art. 2 dyrektywy 96/53 i art. 2 pkt 40 rozporządzenia 1230/2012 zaproponowano nowe brzmienie. Orzecznictwo sądów administracyjnych oraz praktyka stosowania przepisów wskazuje, że szereg podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu drogowego nieodpowiednio interpretuje obecną definicję ładunku niepodzielnego.</p>	
		<p>Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)</p>	<p>Art. 2 pkt 35a ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać brzmienie:</p> <p><i>35a) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego nacisk jednej lub wielu osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku jest większy od dopuszczalnego przewidzianego dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych lub w przepisach niniejszej ustawy, albo którego długość, szerokość, wysokość lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy; pojazdem nienormatywnym jest również zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4.</i></p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obowiązująca obecnie w art. 2 pkt 35a ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicja pojazdu nienormatywnego zawiera trzy istotne ograniczenia, niosące za sobą skutki prawne:</p> <p>Po pierwsze, obecna definicja wskazuje, że pojazdem nienormatywnym będzie ten pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez niego, będą przekraczały wartości dopuszczalne przewidziane dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych. Używając sformułowania „naciski osi” ustawodawca wskazuje, że pojazdem nienormatywnym będzie dopiero taki pojazd lub zespół pojazdów, którego więcej niż jeden nacisk osi będzie przekraczał wartość dopuszczalną określoną dla danej drogi. Zatem przy przekroczeniu, nawet bardzo znacznym, nacisku jednej osi, pojazd nie</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Uwzględniono „jednej lub wielu osi”.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>może być potraktowany jako nienormatywny.</p> <p>Po drugie, ustawodawca odnosi nienormatywność pojazdu w zakresie nacisków osi do wartości dopuszczalnych przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych. Do dnia 18 października 2012 r. pojęcie „pojazdu nienormatywnego” funkcjonowało w art. 4 pkt 25 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i odnosiło nienormatywność pojazdu w zakresie nacisków osi do wartości dopuszczalnych przewidzianych dla danej drogi w przepisach tej ustawy. Jednocześnie funkcjonował w tej ustawie załącznik nr 2, który określał dopuszczalne wartości nacisków osi pojedynczych oraz osi wielokrotnych, przekroczenie których skutkowało określoną w tym załączniku karą administracyjną. Z dniem 19 października 2012 r. przeniesiono pojęcie „pojazdu nienormatywnego” do ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 2 pkt 35a), likwidując jednocześnie załącznik nr 2 do ustawy o drogach publicznych, w zamian wprowadzając w tej ustawie nowe brzmienie art. 41, który wskazuje jedynie dopuszczalne naciski wyłącznie pojedynczych osi napędowych na poszczególnych drogach publicznych i nie odnosi się w ogóle do dopuszczalnych wartości osi innych niż pojedyncze napędowe oraz osi wielokrotnych, o których traktował wcześniej załącznik nr 2 do ustawy o drogach publicznych. Dokonując powyższych zmian ustawodawca nie zauważył popełnionego przez siebie przeoczenia, skutkiem którego od dnia 19 października 2012 r. pojęcie „pojazdu nienormatywnego” nie odnosi się już do wartości dopuszczalnych nacisków osi innych niż pojedyncze. Na powyższe przeoczenie ustawodawcy swoją uwagę zwrócił Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 11.06.2014 r. (sygn. akt. III SA/Po 368/14), wskazał m.in., że:</p> <p>„(...) Niewątpliwie istniejący obecnie stan prawny, w którym obowiązujące regulacje nie przewidują możliwości pociągnięcia do odpowiedzialności administracyjnej za przejazd pojazdem po drodze publicznej w zakresie nacisków pojedynczych osi nienapędowych oraz osi wielokrotnych tego pojazdu na drogę, stanowi przeoczenie</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawodawcy, do którego doszło przy nowelizacji z dnia 19 października 2012 r. Ustawodawca nie dostrzegł bowiem, przenosząc definicję pojazdu nienormatywnego do ustawy Prawo o ruchu drogowym, że zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych doprowadziła do tego, iż przepisy te nie odnoszą się już do nacisków pojedynczych osi nienapędowych oraz osi wielokrotnych. Tymczasem bezpieczeństwo ruchu drogowego wymaga pełnej regulacji analizowanej problematyki, a więc takiej regulacji, w której przekroczenie dopuszczalnej wielkości każdego z istotnych dla tego bezpieczeństwa parametru (masa całkowita, wymiary pojazdu, nacisk osi – niezależnie od jej rodzaju), bez uprzedniego uzyskania stosownego zezwolenia, będzie pociągało za sobą odpowiedzialność administracyjną podmiotu wykonującego taki przejazd. Jednakże za powyższe przeoczenie ustawodawcy nie można obciążać podmiotów administrowanych, rozszerzając obecnie przewidziany zakres ich odpowiedzialności administracyjnej, a należy raczej oczekiwać jak najszybszej reakcji ze strony ustawodawcy, chociażby poprzez unormowanie w ustawie o drogach publicznych dopuszczalnych nacisków pozostałych rodzajów osi dla dróg publicznych o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej odpowiednio do 8, 10 oraz 11,5 t (...)."</p> <p>Po trzecie, obowiązująca w art. 2 pkt 35a definicja wskazuje, że „pojazdem nienormatywnym” będzie m.in. ten pojazd lub zespół pojazdów, którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy. Z konstrukcji tego przepisu wynika w sposób jednoznaczny, że pojazdem nienormatywnym będzie dopiero ten pojazd lub zespół pojazdów, którego „wymiary”, a więc łącznie: długość, szerokość i wysokość, bądź też rzeczywista masa całkowita, będą przekraczały wartości dopuszczalne przewidziane w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zatem jeżeli którykolwiek z wymiarów zewnętrznych będzie mieścił się w wartości dopuszczalnej, przy jednoczesnym, nawet bardzo</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>znacznym, przekroczeniu dopuszczalnych wartości pozostałych dwóch wymiarów, pojazd lub zespół pojazdów, nie będzie mógł być uznany jako pojazd nienormatywny.</p> <p>Art. 2 pkt 35b ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać następujące brzmienie: <i>35b) ładunek niepodzielny – ładunek, który do celów przewozu drogą publiczną, bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody, nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i który z powodu swoich wymiarów lub masy nie może zostać przewieziony pojazdem innym niż pojazd nienormatywny.</i></p> <p>Uzasadnienie: Wprowadzone z dniem 19 października 2012 r. do ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojęcie „ładunku niepodzielnego” nie wiąże w żaden sposób kwestii niepodzielności ładunku z nienormatywnością pojazdu, tj. z brakiem możliwości przewiezienia po drodze publicznej ładunku niepodzielnego pojazdem normatywnym. Art. 64 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyraża bezwzględny zakaz przewozu pojazdem nienormatywnym odpowiadającym kategoriom zezwoleń III-VII ładunku innego niż ładunek niepodzielny – nawet w sytuacji, kiedy ładunek ten nie powoduje nienormatywności środka transportu (sam pojazd jest pojazdem nienormatywnym, np. w zakresie długości). Zaproponowane brzmienie tego przepisu jest bezpośrednią implementacją pojęcia „ładunku niepodzielnego” funkcjonującego w art. 2 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59).</p>	
	Art. 1 pkt 2 lit. c i pkt 6 (art. 2 pkt 35a)	Transport i Logistyka Polska	W projekcie zaproponowano doprecyzowanie przepisów art. pkt 35a i art. 62 ust. 4b ustawy - Prawo o ruchu drogowym odnoszących się do pojazdów nienormatywnych ze względu na liczbę pojazdów z zespole	<u>Uwaga nieaktualna.</u> <u>Podjęto decyzję o rezygnacji z</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	oraz art. 62 ust. 4b)		<p>pojazdów lub ze względu na długość.</p> <p>Nie wnosząc zastrzeżeń do propozycji tych konkretnych zapisów, pragniemy zwrócić uwagę na dwie kwestie, które naszym zdaniem powinny także znaleźć swoje miejsce w przedmiotowym projekcie ustawy, a które związane są przynajmniej częściowo z ruchem pojazdów nienormatywnych (w rozumieniu polskiego prawa). Są to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • spełnienie wymagań prawa europejskiego w zakresie dopuszczenia do ruchu po polskich drogach publicznych przynajmniej pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy oraz pojazdów uczestniczących w przewozach intermodalnych, których naciski pojedynczej osi napędowej wynoszą 11,5 t. • stworzenie podstaw prawnych dla prowadzenia programów pilotażowych mających na celu zbadanie możliwości wprowadzenia do ruchu na terytorium Polski nowych typów pojazdów: o wymiarach lub masie przekraczającej obowiązujące wielkości (np. zespoły pojazdów EuroCombi o długości 25,25 m) oraz pojazdów autonomicznych lub semi-autonomicznych (truck-platooning); <p>Odnosząc się do pierwszej kwestii, czyli ograniczonego dostępu do polskiej infrastruktury drogowej normatywnie załadowanych pojazdów o nacisku 11,5 t na oś należy stwierdzić, iż mogą się one poruszać po mniej niż 2% polskiej infrastruktury drogowej. Tymczasem zgodnie z Traktatem akcesyjnym oraz Dyrektywą 96/53/WE Polska jest zobowiązana umożliwić korzystanie z nieunowocześnień części drugorzędnej sieci dróg, tam gdzie jest to technicznie możliwe, dla celów załadunku i rozładunku pojazdów spełniających wymagania Dyrektywy Rady 96/53/WE wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Kwestia ta jest obecnie przedmiotem postępowania Komisji Europejskiej wobec Polski, w którym zarzucono nam, iż polskie administracyjne ograniczenia w dostępie do dróg oprócz naruszenia</p>	<p><u>zapisu</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przepisów szczegółowych stanowią istotną barierę i utrudnienie w wymianie towarowej. W tym miejscu należy dodać, iż w ocenie TLP ograniczenia naciskowe stawiają jedną z najpoważniejszych barier rozwojowych dla Polski, zniechęcając do inwestycji na terenie naszego kraju oraz pogarszając konkurencyjność polskiej gospodarki narodowej, w szczególności w odniesieniu do eksportu. Analizując tę kwestię warto wskazać, że żaden z lądowych terminali kontenerowych, ani żaden z portów morskich obsługujących transport intermodalny nie ma zapewnionego połączenia drogowego umożliwiającego legalne wykonywanie tego transportu. Drogi prowadzące do tych terminali mają w większości nośność 8t, a jedynie w niektórych przypadkach 10t. Tymczasem drogowy przewóz normatywnie załadowanego kontenera, wymaga nacisku 11,5t!</p> <p>Aby doraźnie rozwiązać ww. problemy przynajmniej w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego i transportu intermodalnego proponujemy w art. 64e ust. 1 Prawa o ruchu drogowym po pkt la dodanie pkt lb w brzmieniu:</p> <p>„lb) pojazdu (zespołu pojazdów) wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy oraz pojazdu (zespołu pojazdów) przewożącego kontener używany w transporcie intermodalnym - w zakresie nacisku osi, o ile:</p> <p>a) naciski osi pojazdu przekraczają wartości określone dla danej drogi, lecz nie przekraczają wartości przewidzianych dla drogi, na której dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5t,</p> <p>b) pojazd (zespół pojazdów) porusza się po danej drodze w związku z koniecznością dojazdu do miejsca załadunku lub rozładunku, potwierdzonego międzynarodowym listem przewozowym CMR lub inny odpowiedni dokument przewozowy,</p> <p>c) nie istnieje alternatywna droga dojazdu, dla której określono nacisk osi 11,5t,</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>d) trasa po której porusza się pojazd (zespół pojazdów) w minimalny sposób wykorzystuje odcinki dróg, na których przewidziany jest ruch pojazdów o nacisku osi do 8 lub 10t;"</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie nie likwiduje w pełni problemu ograniczonej dostępności infrastruktury drogowej. Niemniej w naszej ocenie wprowadzi rozwiązania stanowiące warunek konieczny, dla zakończenia postępowania Komisji Europejskiej wobec Polski.</p> <p>Oczywiście nadal pozostawać będą problemy obsługi specjalnych stref ekonomicznych, centrów logistycznych, magazynów paliwowych w krajowym transporcie drogowym, a także problemy ruchu pojazdów specjalistycznych używanych w budownictwie (np. do przewozu mieszanek betonu). Dlatego też w najbliższym okresie prześlemy do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa propozycje rozwiązania tych problemów, co jednak wymagać będzie znacznie szerszych zmian wykraczających poza zakres przedmiotowy konsultowanego projektu.</p> <p>Z kolei odnosząc się do postulatu prowadzenia w Polsce programów pilotażowych, stoimy na stanowisku, iż brak podstaw prawnych do podjęcia badań i testów nowych typów pojazdów w sposób istotny ogranicza możliwości rozwojowe i innowacyjność polskiego przemysłu oraz polskiej branży transportu drogowego. Obecnie badania takie prowadzone są jedynie w niektórych państwach zachodniej Europy, co w przyszłości postawi gospodarkę tych państw w uprzywilejowanej pozycji na wspólnym europejskim rynku. Zmiany w zakresie wykorzystania pojazdów ponadgabarytowych z punktu widzenia obecnych regulacji prawnych lub wykorzystania pojazdów autonomicznych lub takich w których rola prowadzącego pojazdem jest ograniczona są nieuniknione, chociażby ze względu na pogłębiający się deficyt kierowców (w Polsce wg raportu PwC w 2025 r. brakować może ok. 300 tysięcy kierowców). Dlatego też uważamy za niezbędne stworzenie podstaw prawnych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>umożliwiających prowadzenia takich badań. W tym celu proponujemy po art. 64i dodanie art. 64j w brzmieniu:</p> <p>„Art. 64j.1. Minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia zezwolić na ruch pojazdów niespełniających warunków technicznych w celu przeprowadzenia programu pilotażowego, badań lub testów drogowych określając:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zasady uczestnictwa w programie, badaniu lub w testach dla zainteresowanych przedsiębiorców i innych podmiotów; 2) rodzaj i zakres odstępstw od warunków technicznych dla pojazdów uczestniczących w programie, badaniu lub testach; 3) szczegółowy wykaz dróg lub ich odcinków, po których mogą poruszać się pojazdy, o których mowa w pkt 1; 4) szczegółowe warunki ruchu pojazdów, o których mowa w pkt 1, a także ewentualny sposób ich oznakowania; 5) dodatkowe dokumenty potwierdzające uczestnictwo pojazdu w programie, badaniach lub w testach wydawane w celu okazania organom kontroli ruchu drogowego; 6) wysokość opłat pobieranych za wydanie dokumentów, o których mowa w pkt 5. <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 2 minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prognozy dotyczące rozwoju techniki motoryzacyjnej, 2) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego; 3) warunki techniczne infrastruktury drogowej na której odbywałby się ruch pojazdów uczestniczących w programie, badaniach lub testach; 4) koszty związane z realizacją programów, badań lub testów. ”. 	
)		Zielone Mazowsze	Definicja „urządzenia transportu osobistego” jest niejasna i nieprecyzyjna. Powinna zostać doprecyzowana, tak by umożliwiała domyślenie się, czego dotyczy, a czego nie, i/lub zawierać (otwarty) katalog przykładów takich urządzeń. W obecnej formie może ona	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zostać zinterpretowana jako obejmująca zarówno segway, jak i elektryczny wózek inwalidzki, czy szczudła.	
		Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Definicja „urządzenia transportu osobistego” zaproponowana w nowym pkt. 48a) jako „urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się pieszych, napędzane siłą mięśni lub za pomocą silnika elektrycznego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m.” jest nieprecyzyjna i może rodzić konsekwencje, które nie zostały opisane w załączonym uzasadnieniu ani Ocenie Skutków Regulacji.</p> <p>Wbrew intencjom wyrażonym w uzasadnieniu do projektu definicja może wykluczać hulajnogi, wrotki, rolki, deskorolki i podobny sprzęt sportowy. Nie istnieje bowiem dostępny na rynku automatyczny hamulec lub inne urządzenie, które ograniczałoby „konstrukcyjnie” prędkość jazdy tych urządzeń do 25 km/godz. Na gładkiej, asfaltowej nawierzchni o znacznym pochyleniu podłużnym wszystkie te „urządzenia transportu osobistego” mogą bez problemu rozwijać prędkości przekraczające 25 km/godz. Ich konstrukcja tego nie uniemożliwia. Jeśli jednak zapis o „konstrukcyjnym ograniczeniu prędkości” w intencji projektodawcy odnosi się - jak można zrozumieć z uzasadnienia - tylko do urządzeń z napędem elektrycznym, to powinno to zostać w projektowanym art. 2 ust. 48a) zapisane poprawnie (jednoznacznie).</p> <p>Podobnie niejednoznacznie brzmi przepis o „szerokości w ruchu” nieprzekraczającej 0,9 m: czy w przypadku rolek (wrotek) dotyczy to jednego „urządzenia” czy obu łącznie? I czy przepis należy interpretować jako zakaz kroku łyżwowego na rolkach, czy też jako całkowite wykluczenie tego sprzętu sportowego (i podobnych) z katalogu „urządzeń transportu osobistego”? Ponadto np. osoby o większym wzroście mogą znacznie przekraczać w kroku łyżwowym na rolkach wskazaną szerokość 0,9 m, a osoby niższe - nie. Nie jest jasne</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>co to jest „szerokość w ruchu” ani w jaki sposób może być skutecznie weryfikowana, także w celu egzekwowania przepisów.</p> <p>W przypadku deskorolek, rolek i wielu innych urządzeń spełniających proponowaną definicję występuje duży problem sposobu, czasu i drogi hamowania. Skuteczne zatrzymanie tych urządzeń wymaga umiejętności i sprawności fizycznej. Wiele takich urządzeń nie posiada w ogóle hamulców.</p> <p>Należy też zastanowić się nad konsekwencjami braku ograniczeń katalogu takich urządzeń. Chodzi np. o narty, łyżwy, sanki, szczudła czy urządzenia, których polska nazwa nawet nie istnieje (np. „jumping rod” - rodzaj amortyzatora z podnózkami, przeznaczonego do skakania na nim - czy sprężynujące „buty”). Proponowaną definicję mogą w zasadzie spełniać nawet niektóre rodzaje protez kończyn dolnych, w tym używane przez niepełnosprawnych sportowców - biegaczy. Może to rodzić nieprzewidziane skutki prawne.</p> <p>Ustawowa definicja urządzenia transportu osobistego musi być precyzyjna, nie istnieją bowiem przepisy wykonawcze (rozporządzenia) opisujące warunki techniczne urządzeń dla ruchu pieszego.</p> <p>Najpoważniejsze problemy wynikające z proponowanej nowelizacji mają charakter systemowy. Proponowane przepisy zacierają różnicę między dwoma podstawowymi kategoriami uczestników ruchu drogowego: pieszymi i kierującymi oraz tworzą nowe pojęcie „urządzenia transportu osobistego”, którego definicja może pokrywać się z ustawowymi definicjami niektórych pojazdów, co rodzi szereg wątpliwości:</p> <p>Po pierwsze, projekt w ogóle nie ogranicza ani mocy napędu elektrycznego „urządzenia transportu osobistego” ani masy takiego urządzenia. Ograniczona jest jedynie prędkość. W definicji mieszczą się „urządzenia transportu osobistego” z „konstrukcyjnie” (w istocie oprogramowaniem komputera sterującego napędem) ograniczoną do 25 km/godz. prędkością, ale zarazem o mocy 500 kW, masie 500 kg i</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>napięciu 5000V To błąd, którego konsekwencje mogą być bardzo poważne. Na przykład „urządzeniem transportu osobistego” staje się sportowy motocykl elektryczny ze zmienionym wyłącznikiem na potrzeby polskiego rynku oprogramowaniem, ograniczającym jego prędkość „konstrukcyjnie” do 25 km/godz.</p> <p>Po drugie, cechą napędu elektrycznego jest stały (maksymalny) moment obrotowy w pełnym zakresie pracy silnika. Konsekwencją jest możliwość uzyskiwania bardzo dużych przyspieszeń ze startu zatrzymanego. Technicznie możliwe jest uzyskiwanie przez spełniające proponowaną definicję urządzenie przyspieszenia od 0 do 25 km/godz. w czasie poniżej jednej sekundy. Stanowi to oczywiste potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa i to szeroko rozumianego, nawet jeśli prędkość 25 km/godz. nie zostanie przekroczona.</p> <p>Po trzecie, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku sygnalizowania zamiaru skrętu, co może stanowić zagrożenie np. na przecięciach i rozwidleniach dróg dla rowerów a także przy zjeżdżaniu do przeciwnej krawędzi drogi w celu zatrzymania.</p> <p>Po czwarte, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku stosowania się do znaków i sygnałów drogowych, które obowiązują kierującego rowerem na drodze dla rowerów, dla rowerów i pieszych oraz w strefie zamieszkania. Zgodnie z przepisami § 1 ust. 2 oraz § 21 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych (D.U.2002.170.1393 z późn. zm.) znaki ustalające pierwszeństwo obowiązują jedynie kierujących pojazdami, a nie pieszych.</p> <p>Może to mieć konsekwencje na przykład na przejazdach dla rowerzystów, na których pierwszeństwo ustalają znaki drogowe. Podobny problem występuje w przypadku stref zamieszkania (oznaczonymi znakiem drogowym D-40). Zgodnie z art. 11 ust. 5 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w takiej strefie kierujący pojazdami (rowerami, motorowerami, samochodami itp.) muszą ustępować</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pierwszeństwa pieszym, zarówno poruszającym się pieszo jak i - po wejściu w życie proponowanej regulacji - na „urządzeniach transportu osobistego”. Tymczasem piesi na takich urządzeniach będą mogli w strefie zamieszkania w dowolny sposób zachowywać się wobec pieszych poruszających się pieszo, w tym - wymuszać na nich pierwszeństwo. Ponadto pieszych na „urządzeniach transportu osobistego” nie będzie obowiązywać ograniczenie prędkości w strefach zamieszkania, określone w art. 20 ust. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. Dotyczy ono wyłącznie pojazdów i jest niższe (20 km/godz.) niż proponowane konstrukcyjne ograniczenie prędkości „urządzeń transportu osobistego” (25 km/godz.).</p> <p>Po piąte, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku posiadania i używania oświetlenia pozycyjnego po zmierzchu ani sygnału dźwiękowego, choć prędkość graniczna 25 km/godz. jest wysoka. Na dwukierunkowych drogach dla rowerów sumaryczne prędkości wymijających się pieszych korzystających z takich urządzeń i rowerzystów jadących w przeciwnym kierunku mogą przekraczać 50 km/godz.</p> <p>Po szóste, pieszego (w tym korzystającego z „urządzenia transportu osobistego”) nie obowiązuje art. 16 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, czyli ruch prawostronny. Można wręcz wywodzić, że poza obszarem zabudowanym pieszego korzystającego z „urządzenia transportu osobistego” na drodze dla rowerów obowiązuje przepis art. 11 ust. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, czyli musi on poruszać się (iść?) lewą stroną jezdni. (Droga dla rowerów - co wynika wprost z definicji w art. 2 pkt. 6 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym - ma jezdnię). Podczas poruszania się z dopuszczoną prędkością 25 km/godz. po zmierzchu bez oświetlenia pozycyjnego na drodze dla rowerów (oraz drodze dla rowerów i pieszych, gdzie pieszy - zarówno pieszo jak i na „urządzeniu transportu osobistego” - może poruszać się całą szerokością drogi) grozi to czołowymi zderzeniami z sumaryczną prędkością powyżej 50 km/godz. z prawidłowo jadącymi w przeciwnym</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>kierunku rowerzystami. Podobny problem może występować na drogach dla rowerów o dużym natężeniu ruchu. Istnieją w Polsce drogi dla rowerów o natężeniach ruchu przekraczających znacznie 500 rowerzystów na godzinę w szczycie.</p> <p>Po siódme, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia na drodze dla rowerów (czy w strefie zamieszkania) ograniczeń, dotyczących kierujących rowerami. Chodzi o wymóg ukończenia 10 roku życia, posiadania uprawnień w przypadku osób między 10 a 18 rokiem życia oraz zakaz kierowania po spożyciu albo pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka.</p> <p>W konsekwencji można zastanawiać się nad równością podmiotów wobec prawa, a nawet zaufaniem obywatela do państwa prawa. Skutkiem proponowanej regulacji będzie bowiem, że osoba kierująca rowerem jadąca po drodze dla rowerów z niewielką (15 km/godz.) prędkością po spożyciu alkoholu (0,2-0,5 promila alkoholu we krwi) popełnia czyn zabroniony, a nieoświetlony pieszy poruszający się przy użyciu „urządzenia transportu osobistego” po zmierzchu w stanie pod wpływem alkoholu (powyżej 0,5 promila alkoholu we krwi) z prędkością 25 km/godz. tą samą drogą dla rowerów po jej lewej stronie nie będzie w świetle proponowanych przepisów popełniał żadnego czynu zabronionego przez ustawę Prawo o Ruchu Drogowym, a jedynie będzie stosował się do wymagań tej ustawy: spełni obowiązek poruszania się po drodze dla rowerów.</p> <p>W związku z proponowanym w art. 11 nowym przepisem ust. 4b) o treści:</p> <p>„4b). Pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego może poruszać się jedynie po drodze dla rowerów, a w przypadku ruchu z prędkością pieszego także:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) po chodniku lub poboczu, o szerokości co najmniej 2,5 m; 2) po drodze dla pieszych lub drodze dla rowerów i pieszych.”, <p>podkreśliamy, że ogromna większość (naszym zdaniem nawet 90%)</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>infrastruktury oznaczonej jako „drogi dla rowerów” lub „drogi dla rowerów i pieszych” w Polsce praktycznie nie nadaje się do jazdy rowerem a co dopiero na wrotkach (rolkach). Chodzi o nawierzchnie z kostki betonowej, słabo zaklinowanego kruszywa (szutru) a nawet nawierzchnie trawiaste czy ziemne. Stawiają one ogromne opory toczenia i są trudno przejezdne czymkolwiek. Wprowadzanie nakazu korzystania z nich pieszych na „urządzeniach transportu osobistego” może być problematyczne.</p> <p>Niezrozumiały jest też nakaz ruchu pieszych korzystających z „urządzeń transportu osobistego” po drogach dla rowerów przy jednoczesnym zakazie poruszania się ich po chodnikach i poboczach węższych niż 2,5 m. Przypominamy, że obowiązujące przepisy dotyczące warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (D.U.2003.220.2181 z późn. zm.) nie podają obecnie minimalnej szerokości drogi dla rowerów czy dla rowerów i pieszych, którą można oznaczyć znakiem nakazu „droga dla rowerów” lub „droga dla rowerów i pieszych”. Takie przepisy są określone - i to nieprecyzyjnie - w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D.U.99.43.430 z późn. zm.), które ma jednak zastosowanie wyłącznie przy projektach budowlanych i tylko w pasie drogi publicznej.</p> <p>Tymczasem zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem budowa dróg dla rowerów jest możliwa także poza pasem drogi publicznej. Tam rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne nie ma zastosowania. Możliwe i często spotykane jest również wyznaczanie dróg dla rowerów lub rowerów i pieszych (także w pasie drogi publicznej) wyłącznie znakami drogowymi, w trybie organizacji ruchu (bez projektu budowlanego). Także w tym przypadku rozporządzenie określające szerokość drogi dla rowerów nie ma zastosowania.</p> <p>W konsekwencji proponowany przepis może zmuszać pieszych poruszających się na „urządzeniach transportu osobistego” do</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>poruszania się po drogach dla rowerów o szerokości poniżej 1,0 m, choć jednocześnie zabrania tym samym pieszym poruszania się po chodnikach i poboczach o szerokości 2,0 m (zgodnie z proponowanym przepisem chodniki muszą mieć co najmniej 2,5 m szerokości aby dopuszczalny był na nich ruch pieszych poruszających się inaczej, niż pieszo).</p> <p><i>Naszym zdaniem należy również zbadać wpływ wprowadzenia w art. 2 ustawy nowej definicji w punkcie 48a) na obecny przepis punktu 46) definiującego motorower jako „pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzone w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”.</i></p> <p>Naszym zdaniem kolizja proponowanego ust. 48a) z obowiązującym ust. 46) może powodować, że część motorowerów z napędem elektrycznym będzie wprowadzana na rynek z pominięciem homologacji typu i używana bez dopełnienia obowiązku rejestracji, przeglądu technicznego i wymaganych uprawnień właśnie jako „urządzenia transportu osobistego”, przez wprowadzenie „konstrukcyjnego” (w istocie - jedynie oprogramowaniem komputera sterującego napędem) ograniczenia prędkości do 25 km/godz. Ponieważ nie będą podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym, niemożliwa będzie w praktyce weryfikacja czy „konstrukcyjne ograniczenie prędkości” nie zostało usunięte lub zmienione.</p> <p>Wprowadzenie przepisu art. 2 pkt 48a) w proponowanym brzmieniu budzi też wątpliwości w kontekście obowiązującego przepisu art. 2 pkt. 45) definiującego motocykl jako „pojazd samochodowy zaopatrzone w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem - wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół;”. Zgodnie z tą definicją motocykl nie może mieć napędu elektrycznego, jedynie spalinowy. Przy „konstrukcyjnym” ograniczeniu</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>prędkości do 25 km/godz. istnieje ryzyko - jak w przedyskutowanym wyżej przypadku motorowerów - wprowadzania na rynek i używania motocykli z napędem elektrycznym (w tym - ogromnej mocy) z pominięciem homologacji typu, rejestracji, ubezpieczenia i bez spełnienia innych obowiązków, wynikających z obowiązujących przepisów prawa.</p>	
		<p>Komendant Straży Miejskiej Miasta Krakowa</p>	<p>Straż Miejska Miasta Krakowa zwraca się z prośbą o wyjaśnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy definicja „urządzenie transportu osobistego” obejmuje również tzw. „trójkołowce” czyli urządzenia trójkołowe posiadające dwie osie napędzane silnikiem elektrycznym. 2. Jaki jest powód, że projekt nie przewiduje zastosowania przepisów art. 11 ustawy dotyczących poruszania się w strefach zamieszkania do „urządzeń transportu osobistego”, skoro może to spowodować sytuację w której zgodnie z obowiązującymi przepisami na jezdni lub chodniku znajdującym się w strefie zamieszkania będą jednocześnie poruszały się dzieci do lat 7 bez opieki dorosłych i osoby poruszające się segwayami mogącymi rozwijać prędkość 25 km/h. Czy z uwagi na powyższe nie należałoby zmienić brzmienia art. 11 ust.5 z proponowanego „Przepisów ust. 1-4b nie stosuje się w strefie zamieszkania” na zapis „Przepisów ust. 1-4a nie stosuje się w strefie zamieszkania”. 3. Jaką prędkość należy rozumieć pod znajdującym się w projekcie określeniem „prędkość pieszego”, oraz w jaki sposób ta prędkość ma być weryfikowana. Zapis użyty w projekcie wydaje się nieprecyzyjny i udowodnienie w postępowaniu przed sądem, że osoba używająca „urządzenia transportu osobistego” poruszała się szybciej niż np. pieszy uprawiający jogging będzie praktycznie niemożliwe bez przedstawienia pomiaru prędkości. 	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu</p>
	<p>Art. 1 pkt 2 lit. g (art. 2 pkt 50a i 50b)</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu</p>	<p>Na wstępie podkreślamy, iż zaproponowana treść nowej definicji „modułu przyczepy” jest wadliwa, albowiem w swoje treści zawiera pojęcie „osi niezależnych”, które pomimo starań OSPTN na etapie nowelizacji rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów w 2015</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowane zapisy wykraczają poza zakres projektowanej ustawy. Ewentualne zmiany we wskazanym</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Nienormatywnego	<p>roku, nie została wdrożona do polskiego porządku prawnego. Definiowanie „modułu przyczepy” przy użyciu nieistniejącej definicji „osi niezależnych” przysporzy ogromnych problemów interpretacyjnych i praktycznych w czasie obowiązywania projektowych przepisów. W związku z powyższym niezbędne jest wdrożenie nowej definicji „osi niezależnej”, która stanowić będzie podstawę dalszych prac i tworzenia dalszych definicji.</p> <p>Na tym etapie konsultacji społecznych OSPTN postuluje wdrożenie następujących punktów:</p> <p>„50a) wózek modułowy - pojazd posiadający co najmniej jedną oś o zawieszeniu niezależnym w jednej linii, umożliwiającą połączenie z kompatybilnymi wózkami modułowymi;</p> <p>50b) Łabędzia szyja - urządzenie służące do połączenia wózka modułowego z ciągnikiem siodłowym i przenoszącym część obciążenia na siodło,</p> <p>50c) Wózek dolly - pojazd jedno lub kilkuosiowy wyposażony w urządzenie sprzęgające do podpierania naczepy kategorii O lub ładunku,</p> <p>50d) wózek nadążny - przyczepa połączona z pojazdem modułowym, wózkiem doity lub ciągnikiem siodłowym poprzez ładunek,</p> <p>50e) pojazd modułowy - przyczepa składająca się z jednego lub więcej wózków modułowych, wózka nadążnego lub wózka doity, połączonych ze sobą konstrukcyjnie lub ładunkiem, przenosząca część obciążenia na ciągniki siodłowy poprzez łabędzią szyję lub połączona z ciągnikiem balastowym poprzez dyszel, przeznaczona do przewozu ładunków niepodzielnych.</p> <p>Uzasadnienie dodatkowe</p>	zakresie będą przedmiotem analizy i ewentualnego uregulowania w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Wdrożenie nowych definicji części składowych przyczep modułowych jest niezbędne, aby później na etapie rejestracji, możliwości konfigurowania oraz obliczania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu móc w pełni wykorzystywać możliwości technologiczne tego typu sprzętu. Skoro ustawa o ruchu drogowym precyzuje czym różni się czterokołowiec od czterokołowca lekkiego, motocykl od motoroweru to jest rzeczą niezwykle zaskakującą i krzywdzącą, iż sprzęt o wartości nawet 1 mln € nie zasługuje w oczach polskiego ustawodawcy na rzetelne, precyzyjne i kompleksowe zdefiniowanie. Stosowanie tego samego nazewnictwa np. „przyczepa” do standardowych, nie posiadających osi skrętnych i nie posiadających zawieszenia wahadłowego pojazdów oraz do najbardziej zaawansowanych technologicznie pojazdów do przewozu ładunków ponadgabarytowych jest w praktyce tworzeniem barier biurokratycznych w zakresie wykorzystywania nowoczesnej myśli technologicznej. Jeśli nie zostanie wprowadzone <i>lex specialis</i> w zakresie składników przyczep modułowych, dojdzie do uniemożliwienia obliczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, sprzeczne z prawem okaże się łączenie przystosowanych do tego wózków modułowych z różnego rodzaju dodatkowym wyposażeniem. Zwracamy w tym miejscu uwagę, iż możliwości konfiguracyjne przyczep modułowych, poprzez dodawanie kolejnych wózków modułowych, wózków doły lub wózków nadołżnych są tak duże, że masa całkowita pojazdu może wzrastać z kilkunastu do nawet kilkuset ton. Bez szczegółowych i dedykowanych regulacji prawnych sprzęt wykorzystywany przy największych publicznych inwestycjach, jak chociażby budowa bloków energetycznych, infrastruktury drogowej i kolejowej, będzie nadal w konflikcie z wadami i brakami legislacyjnymi.</p> <p>W całej Unii Europejskiej producenci oraz użytkownicy sprzętu specjalistycznego operują nazwami „wózek modułowy”, „łabędzia szyja”, „wózek doły”, „wózek nadołżny” dlatego zasadnym jest</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>kontynuowanie tej nomenklatury w Polsce. Ustawodawca polski nie powinien blokować rozwoju legislacyjnego tylko z tego powodu, że fachowe nazewnictwo w danej branży, jak chociaż „łabędzia szyja”, może wydawać się zbyt kolokwialne dla kogoś kto nie zna szczegółów i realiów transportu nienormatywnego. Podobnie jak inne definicje np. VIN, tak podane powyżej nazwy należy traktować jako nazwy własne, stosowane na całym świecie i pomimo, iż brzmienie słów „wózek doły” wydaje się pojęciem nie związanym z transportem drogowym, to każdy kto ma jakiegokolwiek doświadczenie w transporcie ponadgabarytowym wie, że jest to definicja powszechnie przyjęta na całym świecie. Brak tej nomenklatury w obecnym stanie prawnym jest potwierdzeniem jak bardzo polskie prawo odbiega od rzeczywistości i możliwości technologicznej.</p> <p>Wózek modułowy - mając na uwadze, iż pojazd ten wyposażony jest w osie skrętne, niezależne zawieszenie, możliwość łączenia z innymi wózkami modułowymi, łabędzią szyją lub dyszlem z innym pojazdem, co całościowo spowoduje utworzenie przyczepy modułowej, nie można poprzestać na ogólnikowych, nieprecyzyjnych i niewyróżniających dwóch definicjach „moduł przyczepy” oraz „przyczepa modułowa”. W praktyce powstanie bowiem problem czym jest łącznik pomiędzy ciągnikiem siodłowym a modułem przyczepy, czym jest kilkuosiowy pojazd na którym spoczywa tylna część ładunku stanowiącego zarazem połączenie przednich i tylnych wózków. Dlatego też w zakresie wózka doły, niezbędne jest stworzenie tej definicji, albowiem bardzo rzadko tego typu urządzenie występuje w wyposażeniu z osiami niezależnymi. Pominięcie tej definicji (zgodnie z treścią pierwotnego projektu) spowoduje, iż dojdzie do sprzeczności, w której wózek doły - choć w praktyce stosowany w przyczepach modułowych, formalnie nie będzie stanowił części składowej przyczepy modułowej, albowiem nie będzie mógł być uznany za „moduł przyczepy” z racji braku osi niezależnych. Z tego powodu definicja</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojazdu modułowego zaproponowana przez OSPTN została poszerzona o - „wózka nadążnego lub wózka doity, połączonych ze sobą konstrukcyjnie lub ładunkiem niepodzielnym" i jest konieczna, aby różnorodny osprzęt do przewozu ładunków niepodzielnych był zdefiniowany i zalegalizowany w Polsce. Z kolei doprecyzowanie, iż tylko ładunek niepodzielny może być łącznikiem pomiędzy przednim wózkiem modułowym a wózkiem nadążnym, uniemożliwi stosowanie tzw. mega trailerów oraz korzystanie z tego typu sprzętu do przewozu np. drewna z lasu.</p> <p>Apelujemy także, aby nie próbować tworzenia 'lepszej rozwiązań' niż przez lata wypracowała cała branża transportu nienormatywnego. Skoro w całej Europie producenci, przewoźnicy, spedytorzy, nadawcy i organy kontrolne przywykły do stosowania nazw typu wózek modułowy, łabędzia szyja czy wózek nadążny, to nie widzimy powodu dla którego akurat w Polsce mielibyśmy korzystać z własnych, nieprecyzyjnych, sprzecznych z praktyką zwrotów i nazewnictwa.</p>	
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	<p>Przy wprowadzeniu definicji pojazdu modułowego należałoby uwzględnić szczególną specyfikę możliwości łączenia wielu pojazdów przy przewozach nienormatywnych. Wyrażamy wątpliwość, czy zaproponowane nowe definicje w pełni obejmą wykorzystywane w przewozach nienormatywnych różne rodzaje pojazdów i kombinacji pojazdów oraz urządzeń służących do ich łączenia. Powinny pojawić się szczegółowe procedury przeprowadzania badań technicznych pod kątem tych pojazdów, dostosowane do szczególnych właściwości tych pojazdów. Ważnym elementem byłaby możliwość dopuszczenia przez ministra właściwego do spraw transportu wdrożenia programów pilotażowych w zakresie testów i wykorzystania nowych technologii w transporcie drogowym np. wykorzystania nowoczesnych środków przewozowych o zwiększonej ładowności (np. European Modular Concept) lub systemów związanych z pojazdami autonomicznymi.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Ewentualne zmiany we wskazanym zakresie będą przedmiotem analizy i ewentualnego uregulowania w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			W celu ułatwień w definiowaniu niepodzielności ładunku i ujenoliczenia różnych interpretacji warto by było dodać zapis o tym, że w przypadku przewozu ładunku niepodzielnego można tym samym pojazdem przewozić inne ładunki niepodzielne i podzielne, które są elementami tych ładunków niepodzielnych i które nie spowodują przekroczenia pozostałych parametrów pojazdu: wymiarów, dopuszczalnych mas i nacisków.	
	Art. 1 pkt 2 lit. m (art. 2 pkt 82)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Proponujemy zapis uproszczony „82) tramwaj - pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy - przystosowany do poruszania się po torach tramwajowych;”,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Przyjęto następującą definicję: „tramwaj - pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym.”
		Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	nowa definicja tramwaju: - pozostaje w definicji sformułowanie „przeznaczony do przewozu osób i rzeczy”, co powoduje, że pojazdy specjalistyczne przeznaczone do utrzymania torów i sieci trakcyjnej (podbijarki, szlifierki, drezyny inspekcyjne itp.) nie są w świetle tej definicji tramwajami. Dotyczy to między innymi pojazdu typu CSW44.01 jak i pojazdu typu WMS-02L, które nie są przeznaczone do przewozu osób lub rzeczy lecz do wykonywania czynności utrzymania bądź naprawy odpowiednio nawierzchni torowej i sieci trakcyjnej, a których sprawa badań technicznych była podnoszona w piśmie Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nr TD-5ms-0781-lt/13 z dnia 23 lipca 2013 r. ; - definicję tramwaju rozszerzono o pojazdy z napędem spalinowym - wobec tego należy odpowiednie zapisy dotyczące takiego tramwaju umieścić w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 maja 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. z 2015	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>r. poz. 38) - w szczególności §5 pkt 1 lit. a tiret trzecie podwójne tiret drugie, §5 pkt 1 lit. b tiret trzecie, ósme i jedenaste, Załącznik nr 6 - w punktach: 0 Dane ogólne, 2 Układ napędowy, 7 Układ hamulcowy, 17 Układ jazdy autonomicznej, nowy punkt dotyczący spalinowego silnika trakcyjnego;</p> <p>- niewłaściwa konstrukcja definicji tramwaju - jako pojazdu poruszającego się po torach tramwajowych, co przy braku zdefiniowania co to są tory tramwajowe niczego nie określa jednoznacznie;</p> <p>Instytut już w 2005 roku proponował definicję pojęcia „tramwaj” uwzględniającą istotę tramwaju jako pojazdu szynowego dostosowanego pod względem konstrukcyjnym, wyposażenia oraz parametrów eksploatacyjnych do brania udziału w ruchu drogowym, bez względu na rodzaj napędu oraz przeznaczenie - brzmiała ona następująco: tramwaj - pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym. W przypadku przyjęcia definicji w tym brzmieniu należy pamiętać o konieczności uzupełnienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 nr 65 poz. 344) o zapisy odzwierciedlające wyposażenie i parametry istniejących obecnie pojazdów przeznaczonych do utrzymania infrastruktury.</p>	
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	<p>... definicja tramwaju w brzmieniu zaproponowanym w niniejszym projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym budzi pewne wątpliwości:</p> <p>Pozostawienie w zaproponowanej definicji sformułowania „przeznaczony do przewozu osób i rzeczy” oznacza, że nadal pojazdy specjalistyczne przeznaczone do utrzymania torów i sieci trakcyjnej (np. drezyny inspekcyjne, odśnieżarki, szlifierki itp.) nie będą jednoznacznie traktowane jako tramwaje. Rodzi to szereg wątpliwości natury prawnej, związanej z interpretowaniem praw takiego pojazdu w ruchu drogowym. Na dzień dzisiejszy te pojazdy nie są podlegają obowiązkowi badań</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przyjęto następującą definicję: „tramwaj - pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym.”</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>okresowych, choć większość firm komunikacyjnych takie badania przeprowadza.</p> <p>Proponujemy wykreślenie sformułowania „przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy”. Jeśli jednak wnioskodawca uzna, że w definicji powinno określić się przeznaczenie tramwaju, to do zaproponowanej w projekcie ustawy definicji proponujemy dodać sformułowanie: „przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, a także pojazd przystosowany do utrzymania infrastruktury tramwajowej”.</p>	
	Art. 1 pkt 2 lit. n (pkt 86 lit. b)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	<p>W ocenie TDT doprecyzowania wymaga definicja „badania technicznego” zawarta w art. 1 pkt 2 lit. n). Otóż brzmienie dodanego pkt 86 lit. b) odnoszące się do upoważnionego pracownika TDT może być interpretowane w ten sposób, iż ww. upoważniony pracownik posiada możliwość wykonywania badań technicznych tylko w infrastrukturze właściciela lub posiadacza tramwaju lub trolejbusu. Dlatego dla uniknięcia niejasności warto uściślić, że upoważniony pracownik TDT przeprowadza badanie techniczne na stacji kontroli pojazdów TDT oraz w przypadku tramwaju albo trolejbusu w infrastrukturze właściciela lub posiadacza pojazdu.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 2 lit. n (pkt 86 lit. b) w powiązaniu z art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 7)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	<p>badanie techniczne wykonuje się w infrastrukturze właściciela lub posiadacza tramwaju albo trolejbusu.</p> <p>Zapis ten nie ma uzasadnienia merytorycznego i nie odzwierciedla potrzeb właścicieli (posiadaczy) tramwajów i trolejbusów. Nie każdy właściciel (posiadacz) tramwaju ma w swojej gestii infrastrukturę tramwajową. Instytut wykonywał już badania takich wagonów - np. tramwaj techniczny, którego właścicielem było WPRD Gravel zbadany był na infrastrukturze ZKM Gdańsk, tramwaj techniczny, którego właścicielem była ZUE SA zbadany był na infrastrukturze MPK Kraków, zabytkowe tramwaje własności Towarzystwa Miłośników Wrocławia i Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego badane są w infrastrukturze MPK Wrocław, itd.</p> <p>Ponadto zapis taki uniemożliwi wykonanie badania technicznego trolejbusu - przecież te badania w części mechanicznej wykonuje się</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania techniczne tramwajów i trolejbusów będą wykonywane przez wyspecjalizowanych pracowników TDT.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			poza siecią trolejbusową, na stacji kontroli pojazdów, która przecież do infrastruktury właściciela czy posiadacza trolejbusu nie należy. Projektowany Art. 82 ust. 7 powinien brzmieć następująco: 7. Badanie techniczne tramwaju oraz trolejbusu w części elektrycznej jest przeprowadzane w odpowiedniej infrastrukturze, spełniającej warunki określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 9.	
	Art. 1 pkt 2 lit. n (pkt 86 i 87)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Proponujemy skrócić obydwie zapisy do formy: 86) badanie techniczne - zespół czynności kontrolnych wykonywanych na podstawie przepisów prawa sprawdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych; 87) diagnosta - osobę fizyczną uprawnioną na podstawie przepisów prawa do wykonywania badania technicznego.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowane zapisy należy uznać za nieprecyzyjne.
	Art. 1 pkt 4 lit. a (art. 20 ust. 1)	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	Według projektu ustawy w art. 20 uprod ma zmienić się dopuszczalna prędkość w obszarze zabudowanym. Rozumiemy, że generalnie z punktu widzenia BRD obniżanie prędkości może prowadzić do zmniejszenia ilości i skutków wypadków drogowych, jednak w przypadku godzin nocnych i sporadycznego ruchu na drogach ta generalna zasada nie będzie miała zastosowania. Uważamy, że stan obecny, czyli możliwość poruszania się pojazdami w godz. 23.-5.00 z prędkością 60 km powinien być zachowany.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Projektowane przepisy dotyczące prędkości pojazdu zostały usunięte z projektu.
		Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Proponowany art. 60 ust. 2 pkt 6: „6) używania pojazdu oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku” należy zastąpić zapisem: „6) używania pojazdu nieoznaczonego w sposób wymagany do przewożonego ładunku lub osób”. Dotychczasowa propozycja przepisu nie przewiduje sytuacji, gdy pojazd w ogóle nie posiada wymaganego oznakowania - a jest to sytuacja nagminna, zwłaszcza przy przewozach towarów niebezpiecznych w sztukach przesyłki (tablice barwy pomarańczowej) lub towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych (znak LQ). Należy również uwzględnić oznakowanie pojazdów przy przewozie określonych grup osób - np. przewóz dzieci.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Regulacja wykracza poza implementowaną materię.
		Stowarzyszenie	Kolejnym punktem ustawy do którego mamy zastrzeżenia, jest art. 60	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Komisów.pl	<p>mówiący o tym co jest zabronione, a dokładnie dodany punkt 6 o treści: „używania pojazdu oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku.” Naszym zdaniem, punkt ten jest niedostatecznie określony i pozostawia wiele możliwości nadinterpretacji. Np. samochód oznakowany jako „pomoc drogowa” przewożący prawidłowo zabezpieczoną deskę, lub inny bagaż nie mający nic wspólnego z motoryzacją. Transport taki, naszym zdaniem nie stwarza niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, a prowadzący taki pojazd może zostać pociągnięty do odpowiedzialności w związku z tym artykułem.</p>	
)		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>Stanowczo postulujemy usunięcie w całości art. 62 ust. 4b, ewentualnie wnosimy o zmianę treści art. 62 ust. 4b na następującą:</p> <p style="padding-left: 40px;">„4b. Przejazd zespołu pojazdów:</p> <p style="padding-left: 80px;">1) złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4, wymaga zezwolenia o którym mowa w art. 64d; nie dotyczy pojazdu modułowego”</p> <p>Uzasadnieniem powyższego stanowiska jest fakt, iż ruch pojazdów nienormatywnych, czyli takich, które przekraczają swoimi wymiarami, masą całkowitą lub naciskami osi dopuszczalne normy, możliwy jest wyłącznie po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia wymienionego w art. 64 PRD. Oznacza to, iż do dnia dzisiejszego ustawodawca uzależnił obowiązek uzyskania zezwolenia od realnego przekroczenia norm w zakresie wymiarów, masy lub nacisków osi. Zupełnie niezrozumiałe, sprzeczne z logiką oraz założeniami systemu zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi jest treść art. 62. Ust. 4b, która w żaden sposób nie jest powiązana z realnymi wymiarami zespołu pojazdu, a jedynie z ilości tworzących go pojazdów.</p> <p>W przypadku pojazdów modułowych, które z racji swojego konstrukcyjnego zastosowania, zawsze składają się z co najmniej 2 lub 3 części składowych (np. ciągnik siodłowy + łabędzi szyja + wózek 2</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			osiowy + pokład + wózek 4 osiowy) dojdzie do pokrzywdzenia użytkowników tego typu sprzętu, tylko ze względu na ilość składowych wchodzących w całość przyczepy modułowej. Dzięki doprecyzowaniu „nie dotyczy pojazdów modułowych” unikniemy bezpodstawnego obowiązku prawnego uzyskania zezwolenia jednorazowego dla zespołu pojazdu, który bez problemu mieści się w warunkach kat. III, ale składa się z kilku części. Pozostawienie projektowanego przepisu bez wyłączenia pojazdów modułowych, będzie zaprzeczeniem zmian w zakresie stałych zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi jakie weszły w życie w 2012 roku.	
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	W art. 1 punkcie 5 projektu ustawy proponuje się zmianę art. 62 ust 4b. Uważamy, że w tej zmianie powinno dopuścić się możliwość poruszania zespołu pojazdów składających się z wielu pojazdów składowych na podstawie zezwoleń kategorii III-VI.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 7 (art. 64e ust. 1 pkt 1a)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>OSPTN jest głównym w Polsce przedstawicielem firm świadczących usługi podnoszenia ładunków dźwigami oraz żurawiami samojezdnymi. Zaproponowana treść art. 64e w ust. 1a oceniamy bardzo korzystnie, która odzwierciedla rzeczywistość technicznych warunków żurawi samojezdnych oraz umożliwi legalne przemieszczanie dźwigów pomiędzy miejscami świadczenia usług. Mając na uwadze zgodność treści polskiego prawa z unijnymi regulacjami, postulujemy niewielką zmianą literalną z „żuraw samochodowy” na „żuraw samojezdny”</p> <p>Postulujemy zmianę w art. 64e w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a) pojazdu specjalnego - żuraw samojezdny, w zakresie nacisku osi do 12 t;”;</p> <p>Powyższy, jakże korzystny i długo oczekiwany zapis jest</p>	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego zapisu art. 64e ust. 1 pkt 1a.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ogromnym krokiem w przód i ułatwieniem dla branży dźwigowej. Postulujemy jednak wykonanie kolejnego kroku, który pozwoli na przemieszczanie się żurawi samojezdnych o masie całkowitej powyżej 60 ton na zasadach zbliżonych do reguł obowiązujących w krajach Europy Zachodniej. W tym celu postulujemy stworzenie nowej grupy zezwoleń stałych, dostępnych wyłącznie dla żurawi samojezdnych, których wymiary i konstrukcyjna masa całkowita uniemożliwia uzyskanie zezwoleń długoterminowych. Z uwagi jednak na wolę nieblokowania procedowania nad tematem przewodnim niniejszego projektu (badania techniczne), OSPTN wystąpi do odpowiednich organów państwowych w celu przygotowania systemowych zmian w zakresie stworzenia nowej kat. VIII dla pojazdów specjalnych - żuraw samojezdny.</p> <p>Pojazd modułowy samojezdny, podobnie jak przyczepy modułowe powinny być precyzyjnie i profesjonalnie opisane w rozporządzeniu o warunkach technicznych pojazdów, aby regulacje prawne nie były ograniczeniem technologicznych możliwości tego typu sprzętu. Kompleksowe propozycje nowelizacji rozporządzeń zostaną zaproponowane na kolejnym etapie konsultacji w zakresie aktów wykonawczych.</p>	
	Art. 1 pkt 8 lit. c (art. 66 ust. 3a i 3b)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	ustawowy wymóg posiadania przez pojazd uczestniczący w ruchu cechy identyfikacyjnej klóci się z zapisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 nr 65 poz. 344), gdzie wymogu wyposażenia tramwaju w numer rozpoznawczy z §4 ust. 1 pkt 1 lit d zgodnie z § 22 ust. 1 nie stosuje się do tramwaju wyprodukowanego przed dniem 1 stycznia 2000 r. W praktyce, na podstawie badań technicznych wykonanych przez nasz Instytut w ciągu ostatnich dwóch lat, można stwierdzić, że około 8 % tramwajów nie posiada żadnej cechy identyfikacyjnej, natomiast tylko 20 % posiada cechę identyfikacyjną w pełnym zakresie	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisów dotyczących cechy indywidualnej.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>(w dokumentacji, na tabliczce znamionowej oraz naniesioną na elementy nadwozia). Powyższe wynika z faktu, że procedura homologacji typu tramwajów została wdrożona dopiero w 1999 roku a wcześniej, w latach 1984 - 1998 badania dopuszczające do ruchu przeprowadzane były na podstawie zarządzenia Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej z dnia 20 sierpnia 1984 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów oraz zakresu ich wyposażenia (M. P. Nr 23, poz. 161), w którym nie było wymogu umieszczenia cechy identyfikacyjnej na nadwoziu. Wobec tego w art. 1 pkt 8 lit d proponujemy zapis:</p> <p>„3b. Przepisu ust. 3a nie stosuje się do pojazdu zaprzęgowego, roweru, wózka rowerowego, wózka inwalidzkiego oraz tramwaju wyprodukowanego przed dniem 1 lipca 2011 r.”</p> <p>W innym przypadku należy zmienić treść zapisu art. 1 pkt 9 lit c - dotyczącym art. 66a ust. 2 - w którym należy przewidzieć możliwość nadania cechy identyfikacyjnej tramwajowi, który jej nie posiada, a także uwzględnić powyższe w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 8 lit. c (art. 66) w powiązaniu z uzasadnieniem</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>Należy zauważyć, że dyrektywa Rady nr 92/24/EWG jest już dawno uchylona!</p> <p>Uchylenie wynika z: ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych Obowiązująca dyrektywa dla ograniczników: DYREKTYWA 2007/46/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów Należy zauważyć, że</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podczas implementacji przedmiotowa dyrektywa 92/24/EWG została nieprawidłowo uwzględniona w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Stałe wyłączenia z obowiązku wyposażenia w ogranicznik prędkości trafiły do przepisów przejściowych (nie do ustawy). Obecnie należy skorygować błąd legislacyjny poprzez wpisanie tego do ustawy Prawo o ruchu drogowym.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wreszcie unormowano w jaki ogranicznik ma być wyposażony ciągnik samochodowy.	
	Art. 1 pkt 9 (art.66a ust. 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Uważamy, że jest to bardzo dobre posunięcie, zwłaszcza, że TDT jest organem homologacyjnym. Jednakże naszym zdaniem powinno być dookreślone, że nr ten jest 17 znakowy oraz w decyzji są określone MMC pojazdu, DMC zespołu pojazdów, naciski na oś. W związku z powyższym powinien ulec zmianie wzór Tabliczki Znamionowej Zastępczej. Niestety uważamy, że Dyrektor TDT powinien wydawać tylko decyzję, a wykonywać ją powinny dalej SKP. ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w drodze decyzji administracyjnej nadaje za opłatą, unikalny numer rozpoznawczy wskazując podstawowe dane techniczne pojazdu, na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku pojazdu: ...”	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> W zakresie szczegółowych zapisów dotyczących numeru rozpoznawczego – wykracza poza zakres projektowanej ustawy. Ewentualne szczegółowe rozwiązania w proponowanym zakresie zostaną rozważone do procedowania w odrębnym projekcie zmian przepisów. Uwaga uwzględniona w zakresie umieszczania numerów rozpoznawczych przez skp wskazane przez Dyrektora TDT.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W nawiązaniu do zmian w art. 66a proponujemy aby dyrektor TDT poza możliwością nadania numeru rozpoznawczego, uzyskał w uzasadnionych przypadkach możliwość wydania decyzji zezwalającej na przywrócenie/ponowne umieszczenie numeru VIN przez producenta pojazdu. Nadanie nowego numeru rozpoznawczego bez możliwości przywrócenia oryginalnego numeru VIN powoduje niemożliwość identyfikacji pojazdu przez producenta, prześledzenia jego historii, a także uniemożliwia wezwanie pojazdu do akcji naprawczej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy.
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Kolejna sprawa to, jakie jest ratio legis wprowadzenie nowych zasad nadawania i umieszczania cech identyfikacyjnych pojazdów. Obecny system działa dobrze nie ma negatywnego orzecznictwa w tych sprawach nie generują procedury przestępczego w celu legalizacji aut pochodzących z kradzieży. Proponowana zmian to duże utrudnienia dla obywatela starającego się o nabicie cechy identyfikacyjnej. Dotychczas te sprawy są wykonywane w starostwie, natomiast po wejściu w życie ustawy, właściciel pojazdu będzie zmuszony do przejechania niekiedy ponad 100 km do siedziby oddziału TDT po decyzję, a następnie na	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o przekazaniu kompetencji w zakresie nadawania i umieszczania numeru rozpoznawczego Dyrektorowi TDT oraz stacjom TDT. Należy podkreślić, że zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, badania techniczne pojazdów wykonuje

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>SKP prowadzoną przez TDT (przypuszczalnie na terenie województwa będzie jeszcze przez dłuższy okres czasu tylko jedna taka stacja). Zmiana zakłada również znaczny wzrost ceny za wydanie decyzji na nabycie cechy identyfikacyjnej. Wniosek z proponowanej zmiany jest tylko jeden trzeba znaleźć zajęcie dla stacji TDT i dodatkowe finansowanie. Od prawie 10 lat żadna władza nie interesowała się warunkami ekonomicznymi prowadzenia SKP, natomiast opłaty za badania techniczne pozostają niezmienione przez ten okres, pomimo zasadniczych zmian w uwarunkowaniach ekonomicznych prowadzenia działalności (obowiązkowa wymiana i dozór techniczny urządzeń diagnostycznych, wzrost kosztów pracy, wzrost należności wobec Państwa, podatki opłaty środowiskowe itd.). Obecnie proponowane zmiany to dofinansowanie państwowych stacji (stacje TDT) przez prywatny sektor i obywateli. Wskazywanie, że Państwo zarobi na badaniach technicznych w skali roku około 50 ml. zł. to nic innego tylko błędne założenie do uzyskiwania dochodów budżetowych. Branża jest w wielu przypadkach niedoinwestowana i poważnie zadłużona w bankach i towarzystwach leasingowych poszukiwanie na SKP dochodów budżetu ponad powszechnie obowiązujące podatki i należności to bardzo zły sygnał dla przedsiębiorców prowadzących SKP.</p>	<p>państwo, które ma również zapewnić odpowiedni poziom tych badań.</p>
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto - Transbud	<p>Nadawanie unikalnego numeru rozpoznawczego należy pozostawić w kompetencji starosty, a nabijanie tego numeru i umieszczanie tabliczek znamionowych na pojazdach powinno nadal odbywać się na stacjach kontroli pojazdów.</p> <p>Uzasadnienie: Proponowana zmiana ma negatywny wpływ na społeczeństwo i powoduje wzrost kosztów. Uzyskanie decyzji i nabycie numeru będzie o wiele bardziej czasochłonne, będzie wymagało wizyty w WTDT i SKP TDT. Obecnie te sprawy obywatel może załatwić w powiecie.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję o przekazaniu kompetencji w zakresie nadawania i umieszczania numeru rozpoznawczego Dyrektorowi TDT oraz stacjom TDT.</p>
	Art. 1 pkt 10 (art. 67)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie	<p>Postulujemy zmianę w art. 67 (i następnych) słowa „zezwoenie” na „odstępstwo”:</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>„Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, może w drodze decyzji administracyjnej, w indywidualnym, uzasadnionym przypadku wydać zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zwane dalej „Odstępstwem”.</p> <p>Uważamy, że użycie słowa „zezwolenie” w kontekście decyzji administracyjnej wydawanej przez Dyrektora TDT będzie wprowadzało adresatów w błąd. Mając na uwadze, iż ustawa o ruchu drogowym decyzję zarządcy drogi, umożliwiającą poruszanie się pojazdem nienormatywnym po drogach publicznych także nazywa „zezwoleniem”, będzie dochodziło do mylnego stawiania znaku równości pomiędzy zezwoleniem wydanym przez Dyrektora TDT, a zezwoleniem wydawanym np. przez GDDKIA. Dlatego postulujemy, aby decyzję administracyjną niezbędną do zarejestrowania pojazdu nazywać „odstępstwem”, a decyzję na faktyczne poruszanie się pojazdem nienormatywnym pod drogach publicznych „zezwoleniem”. Rozróżnienie tych dwóch pojęć powinno zwiększyć świadomość i poszanowanie prawa przez wnioskodawców.</p> <p>Konsekwencją powyższego jest zmiana literalna następujących przepisów, które zostały odpowiednio wyróżnione w załączniku do niniejszego pisma.</p> <p><u>Postulujemy zmianę treści w art. 67 ust. 4 pkt. 3, który otrzymuje brzmienie:</u></p> <p><i>„zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia; nie dotyczy pojazdów nienormatywnych,”</i></p> <p>Dodanie zwrotu „nie dotyczy pojazdów nienormatywnych” ma na celu usunięcie absurdu, w którym wymuszone jest poruszanie się niezarejestrowanym pojazdem nienormatywnym po drogach publicznych (pojazd ten musi podstawić się do dyspozycji diagnosty), podczas gdy z góry wiadomo, że niezgodna z podstawowymi</p>	Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>warunkami technicznymi pojazdu jest jedynie szerokość, długość lub dopuszczalna masa całkowita pojazdu. Innymi słowy z dokumentów technicznych producenta - jak chociażby dopuszczenie jednostkowe, wynika, które czynniki powodują konieczność uzyskania odstępstwa od warunków technicznych pojazdów i nie ma potrzeby, aby diagnosta potwierdził, że szerokość podana w materiałach technicznych przez producenta, np. 3 m szerokości, rzeczywiście jest przekroczeniem standardowych warunków technicznych pojazdów, a tym samym nie spełnieniem badań technicznych. Diagnosty nie wykonują żadnej czynności sprawdzającej, a jedynie potwierdzają, iż np. 3 metry szerokości to za dużo, albowiem norma wynosi 2,55 m. Od oceny prawnych norm względem realnych wymiarów wskazanych w dokumentacji technicznej pojazdu powinien być organ wydający odstępstwo od warunków technicznych, a nie diagnosta w SKP. W chwili obecnej przewoźnik musi zapłacić za usługę diagnosty, którego praca sprowadza się do potwierdzenia, że dane podane przez producenta są prawdziwe i przekraczają dopuszczalne normy. Tą pracę powinien wykonywać urzędnik przyjmujący wniosek o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów, bez konieczności poruszania się po drogach nienormatywnym i niezarejestrowanym na stałe pojazdem. Mając na uwadze konieczność uiszczenia opłaty w wysokości ponad 150 zł za z góry skazane na niepowodzenie 'badanie techniczne', uznajemy ten wymóg za absurdalny i przynoszący na przewoźników niczym nieuzasadnione koszty i wymogi.</p> <p><u>Postulujemy zmianę treści w art. 67 ust. 4 pkt. 5, który otrzymuje brzmienie:</u></p> <p>„Odstępstwo w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 64, o czym informuje się w treści odstępstwa,”</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Dodanie zwrotu „o czym informuje się w treści odstępstwa” ma na celu jasne i klarowne poinformowanie wnioskodawcy o obowiązku uzyskania zezwolenia na poruszanie się takim pojazdem po drogach publicznych.</p> <p><u>Postulujemy zmianę treści w art. 67 ust. 4 pkt. 11, który otrzymuje brzmienie:</u></p> <p><i>„W okresie ważności promesy nie można odmówić udzielenia odstępstwa określonego w promesie, chyba że pojazd nie odpowiada warunkom określonym w promesie. W tym przypadku odstępstwo wydaje się w terminie 7 dni od daty złożenia wniosku.”</i></p> <p>Dodanie zwrotu „W tym przypadku odstępstwo wydaje się w terminie 7 dni od daty złożenia wniosku” ma na celu doprecyzowanie czasu w jakim Dyrektor TDT powinien wydać decyzję o odstępstwie od warunków technicznych pojazdów, gdy wnioskodawca legitymuje się promesą. Część członków OSPTN obawia się, że bez takiego zapisu osoby reprezentujące TDT mogą bezpodstawnie wydłużać czas wydania ostatecznej decyzji. Skoro wnioskodawca uzyskał promesę, samo wydanie odstępstwa powinno być kwestią „techniczną”, wykonywaną w krótkim okresie czasu.</p>	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do nowego brzmienia art. 67, który przyznaje kompetencję TDT na wydawanie odstępstw od warunków technicznych, proponujemy doprecyzowanie przepisów dotyczących wydawaniu promesy odstępstwa. Nie bardzo rozumiemy jak ma funkcjonować, czy ma być to np. promesa dla danego typu pojazdu i gdy tylko producent w danym roku taki wyprodukuje z niejako z automatu uzyska odstępstwo od warunków technicznych dla tego pojazdu. Proponujemy także rozważnie wprowadzenia odstępstwa od warunków technicznych dla danego typu pojazdu dające np. możliwość zastosowania go w procedurze homologacji typu pojazdy w ramach małej serii krajowej, bez konieczności każdorazowego występowania o odstępstwo dla	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			każdego wyprodukowanego pojazdu.	
		Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Po ust. 2 dodane zostały ust. 3-14. Treść ust. 3-14 odnosi się do ust. 1. Przedzielający ust. 2 i zawarta w nim treść (hamulce w pojazdach zaprzęgowych) nie dotyczy zakresu opisywanego w ust. 1 oraz 3 -14.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	W przypadku wydania promesy do zezwolenia w zakresie mas, nacisków oraz wymiarów należałoby zdecydowanie skrócić okres na wydanie tego zezwolenia, normalnym trybem przewoźnik w drodze decyzji administracyjnej będzie musiał oczekiwać nawet 30 dni lub dłużej, co zdecydowanie naraża go na dodatkowe niepotrzebne koszty postoju, gdy pojazd będzie już w jego dyspozycji.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.
	Art. 1 pkt 11 (70y)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	...zmiana jest dosyć kontrowersyjna. Zakładając dostęp do danych homologacyjnych dla każdego diagnosty w Stacji Kontroli Pojazdów należałoby rozważyć czy zmiany wykonywane w ramach homologacji nie może badać jak dotychczas Okręgowa stacja Kontroli Pojazdów, natomiast zmiany wykraczające poza homologację powinny być jak najbardziej przeprowadzane przez upoważnione jednostki. Nie wolno tu zapominać o producentach pojazdów, którzy mogą wykonywać zmiany konstrukcyjne w ramach homologacji oraz wykraczające poza nią. Należy więc rozwiązać i ten problem.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektor TDT będzie przystosowany do wykonywania specjalistycznych badań w zakresie zmian konstrukcyjnych pojazdów.
	Art. 1 pkt 11 (70y ust. 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	W naszej ocenie jest to zapis niepotrzebny i oczywisty. Ponieważ o wykonanie badanie wnioskuje właściciel pojazdu więc to on pokrywa koszty. Zapis powinien zostać wykreślony.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Niezbędne jest wskazanie podmiotu pokrywającego koszty w sposób niebudzący wątpliwości.
	Art. 1 pkt 11 (70y) (art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. f) w powiązaniu z art. 1 pkt 15 lit. b	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W projektowanym art. 70y, 81 ust. 11 pkt 2 lit. f oraz 86 ust. 6 wprowadza się do systemu zmodyfikowane dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę lub na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku pojazdu w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektor TDT będzie przystosowany do wykonywania specjalistycznych badań w zakresie zmian konstrukcyjnych pojazdów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86 ust. 4 pkt 4)		na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych. Badanie takie ma być przeprowadzane wyłącznie przez stację kontroli pojazdów prowadzoną przez Dyrektora TDT. Diagnosta wykonujący badania techniczne pojazdu nie ma dostępu do pełnej homologacji pojazdu i nie będzie mógł stwierdzić, kiedy sam może wykonać takie badanie, a kiedy powinno być one wykonane przez stację Dyrektora TDT. Kwestię tę należy zatem doprecyzować.	
	Art. 1 pkt 12 (art. 71 ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Uważamy, że nastąpiła tu nadinterpretacja zapisów dyrektywy i nie możemy znaleźć uzasadnienia dla tak daleko idącej zmiany w przepisach. Natomiast znaleźliśmy w Dyrektywie zapis, który to sankcjonuje w art. 10</p> <p>1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następane badanie zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Proponujemy zapis o następującej treści:</p> <p>12) w art. 71:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe wraz z ważnym okresowym badaniem technicznym.</p> <p>W związku z powyższym można wykreślić pkt 1a, który traci podstawy w zaproponowanym brzmieniu.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano nowe brzmienie art. 71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>W odniesieniu do art. 71 ust. 1 uważamy, że uznanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jako dokumentu stwierdzającego dopuszczenie do ruchu pojazdu jest krokiem wstecz. W świetle planowanego uznania systemu CEP i CEK za referencyjny i w związku z tym wykreśleniem obowiązku posiadania wszystkich dokumentów, wprowadzanie obowiązku posiadania kolejnego dokumentu w formie papierowej jest naszym zdaniem sprzeczne z tymi planami. Zgodnie z założeniami wystarczy posiadanie jednego dokumentu zawierającego numer PESEL i na tej bazie będzie możliwe zweryfikowanie w CEP i CEK informacji dotyczących uprawnień kierowcy i parametrów jego samochodu. Projekt ustawy nie wspomina o obowiązku elektronicznego przekazywania przez stacje kontroli pojazdów i gromadzenia przez uprawniony organ zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym wynikającym z art. 8 ust. 4 dyrektywy. Z żadnego zapisu art. 8 dyrektywy 2014/45/UE nie wynika obowiązek posiadania takiego dokumentu na co dzień. Dokument ten ma poświadczać przeprowadzenie badania technicznego pojazdu niezależnie od jego wyniku. Takie zaświadczenie ma zostać wystawione także w przypadku negatywnego wyniku badania technicznego pojazdu i dzięki temu także ma zapobiegać próbie przeprowadzenia go w innej stacji kontroli pojazdów, która okaże się bardziej liberalna i wystawi pozytywny wynik badania. W żadnym miejscu art. 8 dyrektywy 2014/45/UE nie ma wskazanego obowiązku posiadania takiego dokumentu przy np. przerejestrowywaniu pojazdu. Jest tylko mowa o konieczności uznania świadectwa wydanego w innym Państwie członkowskim. Ustawodawca zakłada nawet powstanie systemu elektronicznego systemu takich świadectw i ewentualne wydrukowanie takiego świadectwa właścicielowi pojazdu. Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, że w tym obszarze celem dyrektywy 2014/45/UE jest zmiana w zakresie dokumentów stwierdzających dopuszczenie do ruchu pojazdów. Gdyby to było celem regulacji zostałyby dokonane zmiany w dyrektywie 1999/37/WE.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano nowe brzmienie art. 71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Do potwierdzania i poświadczania przeprowadzenia badania technicznego z pozytywnym wynikiem i określenia terminu następnego badania technicznego może posłużyć zgodnie z zapisami art. 10 dyrektywy 2014/45/UE, proponowana przez wspomnianą na wstępie grupę roboczą, odpowiednio zindywidualizowana naklejka na szybę, o której wspominaliście Państwo założeniach do ustawy. Może ona być np. dwuczęściowa i jedna część z datą kolejnego badania może być umieszczana na szybie, a druga kontrolna część w dowodzie rejestracyjnym. W ten sposób, poprzez usunięcie poprzedniej naklejki kontrolnej i naklejenie nowej nie będziemy zajmować dodatkowego miejsca w dowodzie rejestracyjnym – w dowodzie będzie tylko jedna naklejka. Natomiast w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu może być umieszczany numer naklejki jako potwierdzenie pozytywnego wyniku badania technicznego i w ten sposób odpowiednie służby będą mogły w elektronicznym rejestrze weryfikować dodatkowe szczegółowe dane dotyczące ostatniego badania technicznego. Oczywiście takie zaświadczenia powinny być także powiązane z numerem VIN pojazdu. Pragniemy zwrócić uwagę, że intencją twórców dyrektywy 2014/45/UE nie było tworzenie dodatkowych papierowych dokumentów niezbędnych do codziennego poruszania się samochodem, tylko udoskonalenie systemów badań technicznych w krajach członkowskich wraz z jednoczesną ich informatyzacją.</p> <p>Mając na uwadze powyższe proponujemy aby art. 71 ust. 1 miał następujące brzmienie:</p> <p><i>„art. 71 ust. 1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe zawierający poświadczenie pozytywnego wynik badania technicznego”</i></p>	
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów	Art. 71 ust. 1 - Dokumentem dopuszczającym do ruchu pojazd po drogach publicznych powinien być akt indywidualny oparty o kpa. To rodzi określone konsekwencje prawne dla właściciela z prawem do	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano nowe brzmienie art.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Komunikacji (OSSWK)	<p>odwołania i sądu administracyjnego w przypadku jego odmowy. Takim aktem nie może być zaświadczenie wydane przez przedsiębiorcę (właściciela stacji kontroli pojazdów). Od zaświadczenia nie można się odwołać, nie można go zmienić ani wznowić postępowania, w wyniku którego je wydano. Dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu powinna być decyzja o rejestracji pojazdów w wyniku której wydaje się dowód rejestracyjny. Zaświadczenie wydane w wyniku pozytywnego badania technicznego potwierdza spełnienie li tylko warunków technicznych. Pojazd może poruszać się po drogach publicznych tylko gdy jest dopuszczony do ruchu i spełnia warunki techniczne posiadając ważne zaświadczenie.</p>	<p>71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>
		Stowarzyszenie Komisów.pl	<p>Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że wprowadzenie w art. 71 ust. 1 zapisu: „Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, (...) jest zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwoleniem czasowym(...) spowoduje, że samochody zarejestrowane czasowo zgodnie z art. 84 ust. 2. punkt 2) podpunkt c) w celu „przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego(...)” nie będą dopuszczone do ruchu.</p> <p>Naszym zdaniem należałoby zmienić zapis na: „Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, (...) jest zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwolenie czasowe(...)”, lub „Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, (...) jest pozwolenie czasowe lub zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnymi...”).</p> <p>Ponadto proponujemy zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, zastąpić naklejką na numerach rejestracyjnych, tak jak jest w innych krajach Unii Europejskiej. Naklejka zawierać powinna między innymi termin w jakim należy przeprowadzić następane</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano nowe brzmienie art. 71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			badanie techniczne (odpowiedni zapis powinien znaleźć się również z art. 71 i innych). Rozwiązanie takie jest dopuszczalne zgodnie z art. 10 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE. Ułatwiłoby ono życie kierowcom którzy nie musieliby wozić przy sobie kolejnego dokumentu oraz policji i innym służbom ponieważ bez potrzeby zatrzymywania pojazdu mogliby w prosty sposób sprawdzić czy dany pojazd ma ważne badanie techniczne.	
	Art. 1 pkt 13 i 14) (art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a oraz art. 80o ust. 1 pkt 1 lit. b)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Nie wiemy czym podyktowana jest zmiana dotychczasowego zapisu: art. 80b w ust. 1 w pkt 1 lit. a. numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu, art. 80o w ust. 1 w pkt 1 lit. b numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu,	<u>Uwaga ogólna.</u> Zmiany są konsekwencją zmian przepisów wynikających z art. 1 pkt 2 lit. i-k projektu, propozycje te dokonują zmiany brzmienia przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu ustalonym przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Przechodząc do analizy artykułu 81 uważamy, że powinno rozróżnić się badania dodatkowe, których wykonywanie jest jednorazowe, a które są wykonywane w okresie nie dłuższym niż okresowe badanie techniczne. Wskazując takie badanie uniknie się różnych interpretacji, które badania dodatkowe powinny być wykonywane razem z okresowym badaniem technicznym, a które nie wchodzi w zakres tego badania.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania dodatkowe nie mają charakteru periodycznego.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Proponujemy zmianę art. 81: Uzasadnienie: ust. 4 pkt 1 -Opublikowany projekt zmiany ustawy zakłada brak obowiązku wykonania okresowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją w kraju dla nowych pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. Takie wyłączenie spowoduje dopuszczenie do ruchu pojazdów, które nie spełniają warunków	<u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u> <u>Uwaga dot. art. 81 ust. 4 pkt 1 nieuwzględniona.</u> Taki obowiązek został przewidziany w art. 81 ust. 4 tiret.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>technicznych określonych w przepisach (np. w zakresie ustawienia świateł mijania).</p> <p>ust. 6 -Proponujemy usunięcie treści zawartej w drugim zdaniu ust. 6 i przeniesienie jej do odrębnego ustępu (ust. 7a) co spowoduje ujednoczenie interpretacji w zakresie terminów badań technicznych dla: <i>pojazdów przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych, taksówek, pojazdów samochodowych konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdów marki „SAM”, pojazdów zasilanych gazem, pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów używanych do nauki jazdy lub egzaminu państwowego.</i> Obecnie nie wiadomo, czy corocznym badaniom okresowym podlegają wszystkie pojazdy wymienione w drugim zdaniu ust. 6 czy tylko te, których rodzaje wymienione są w zdaniu pierwszym, tj.: samochody osobowe, samochody ciężarowe i specjalne o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowce, motocykle oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t. Zgłoszona przez nas poprawka wprowadza obowiązek przeprowadzania corocznych badań okresowych dla wszystkich rodzajów pojazdów wykorzystywanych i produkowanych w sposób określony w ust. 7a z wyjątkiem autobusu.</p> <p>Ponadto z zamieszczonego w projekcie ust. 6 należy wykreślić zapis <i>"pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego"</i>, ponieważ tę kwestię po pierwsze reguluje ust. 10, a po drugie coroczne badanie pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, nie jest badaniem okresowym. Badanie to ma jedynie taki sam zakres jak zakres badania okresowego, ale wykonanie badania ma na celu sprawdzenie czy pojazd w dalszym ciągu spełnia warunki techniczne, na jakich został uznany za zabytkowy, a nie zgodność stanu technicznego pojazdu z warunkami technicznymi określonymi w przepisach.</p> <p>ust. 7a -Uzasadnienie wprowadzenia dodatkowego ustępu wyjaśniono</p>	<p><u>Uwaga dot. art. 81 ust. 6 nieuwzględniona.</u></p> <p>Aktualny zapis nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.</p> <p><u>Uwaga dot. wykreślenia wyrazów „pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego” z art. 81 ust. 6 uwzględniona.</u></p> <p><u>Uwaga dot. ust. 8 i 9 uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>powyżej.</p> <p>ust. 8 -(w opublikowanym projekcie jest to ust. 9) Przede wszystkim wprowadzenie do tego ustępu informacji o konieczności poddawania badaniom okresowym co 6 miesięcy wszystkich autobusów zabytkowych jest sprzeczne z zapisami ust. 10 i absolutnie niecelowe. Pojazdy zabytkowe (w tym autobusy) są używane sporadycznie, mogą być wyrejestrowane i ponownie rejestrowane i dlatego są ustawowo zwolnione z obowiązku wykonywania okresowych badań technicznych. Natomiast sposób wykorzystania pojazdów zabytkowych (w tym autobusów) do zarobkowego transportu drogowego osób znacząco się różni od sposobu wykorzystania pozostałych pojazdów w celach zarobkowych. Autobusami zabytkowymi nie świadczy się usług przewozowych na trasach międzymiastowych i w transporcie międzynarodowym. Takie autobusy są na ogół wykorzystywane jako atrakcja turystyczna do przewozu turystów po trasach widokowych w miastach lub regionach turystycznych. A zatem biorąc pod uwagę, że częstotliwość badań technicznych ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz uwzględniając różnice w eksploatacji autobusów zabytkowych i pozostałych, ustawodawca słusznie zróżnicował okresy badań technicznych autobusów zabytkowych i pozostałych uznając za wystarczające coroczne badanie autobusów zabytkowych wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego osób.</p> <p>ust. 9 -(w opublikowanym projekcie jest to ust. 8) Obecne i proponowane w projekcie brzmienie ustawy zawiera błąd, ponieważ zgodnie z treścią obecnego ust. 8, uznanie za dzień pierwszej rejestracji - w przypadku pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą - dnia pierwszej rejestracji za granicą, nie dotyczy autobusu i dlatego zasadna jest zamiana ust. 8 z ust. 9 oraz proponowana zmiana zapisów.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 1)	Stowarzyszenie Inżynierów i	Art. 81 ust. 1 przewiduje wyłączenie z obowiązku badań technicznych przyczepy motocyklowej oraz przyczepy specjalnej przeznaczonej do	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny - jeśli bardzo się martwimy o stan techniczny pojazdu to miejmy na uwadze, że te przyczepy poruszają się po drogach publicznych w różnych warunkach pogodowych powinny mieć co najmniej odpowiednie oświetlenie - zdjęcie z nich obowiązku badań technicznych na pewno nie poprawi bezpieczeństwa na drogach.	Zgodnie z nowymi propozycjami, właściciel lub posiadacz pojazdu będzie odpowiadać za stan techniczny pojazdu.
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Proponuje się skreślić słowa: (...) oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny (...) oraz odpowiednio rozszerzyć zapis w ustępie 7 o te przyczepy. Jest to celowe ze względu na dane statystyczne wskazujące na relatywnie dużą ilość wypadków spowodowaną usterkami w oświetleniu pojazdów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z nowymi propozycjami, właściciel lub posiadacz pojazdu będzie odpowiadać za stan techniczny pojazdu.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 4)	Instytut Transportu Samochodowego	W części wspólnej art. 81 ust. 4 projektu ustawy prd proponujemy zmienić treść na: - z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu z wyłączeniem zbiorników do zasilania gazem oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. Uzasadnienie Mając na względzie, że pojazdy, w których zamontowano instalację do zasilania gazem po dopuszczeniu do ruchu, nie są objęte bezpośrednio po montażu instalacji do zasilania gazem okresowym badaniem technicznym, nie ma uzasadnienia, aby inaczej traktować nowe pojazdy, które mają zamontowaną instalację do zasilania gazem przez producenta nowego pojazdu w ramach wydanego świadectwa homologacji typu pojazdu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wyłączenie pojazdów z zamontowaną instalacją do zasilania gazem od badania technicznego.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W odniesieniu do art. 81 ust 4 tiret proponujemy wykreślenie obowiązku przeprowadzania badania technicznego przed rejestracją, pojazdów z fabryczną instalacją gazową. Pojazdy takie podlegają obowiązkowi homologacji typu pojazdu w ramach której weryfikowane są kwestie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wyłączenie pojazdów z zamontowaną instalacją do zasilania

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		(PZPM)	dotyczące m.in. instalacji wodorowej, instalacji na gaz ziemny oraz instalacji na gaz płynny LPG wraz z całą procedurą zgodności produkcji. Ponadto podlegają dozorowi technicznemu i późniejsze badanie techniczne jest tylko kolejnym potwierdzeniem działań prowadzonych przez TDT oraz zawartych w homologacji typu pojazdu.	gazem od badania technicznego.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 4 pkt 2, art. 81 ust. 6, art. 81 ust. 11 pkt 4) oraz art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 3, art. 86 ust. 6)	Stowarzyszenie Doradców ds Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	<p>Art. 81 ust. 4 pkt 2, Art. 81 ust. 6, Art. 81 ust. 11 pkt 4, Art. 86 ust. 4 pkt 3, Art. 86 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym ... każdorazowo występuje zapis „pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych”. Proponujemy użycie sformułowania: „pojazdu, dla którego wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do przewozu towarów niebezpiecznych”.</p> <p>Dotychczasowe sformułowanie jest bardzo szerokie i obejmuje wszystkie pojazdy przewożące towary niebezpieczne: również w sztukach przesyłki, w ilościach niewymagających oznakowania tablicami barwy pomarańczowej lub pakowanych w ilościach ograniczonych. Przez „wyposażenie” należy rozumieć nie tylko wymagania zawarte w części 9 ADR, ale również wyposażenie przeciwpożarowe i dodatkowe wymienione w rozdziałach 8.1.4 i 8.1.5 ADR. „Odpowiednie przystosowanie” i „Wyposażenie” - to również specjalistyczna zabudowa skrzyni ładunkowej, np. do przewozu butli z gazem lub przewozu w temperaturze kontrolowanej. Takie rozumienie tego przepisu skutkuje tym, że nowe pojazdy o dmc do 3,5 t obecnie muszą przechodzić corocznie okresowe badania techniczne w okręgowej stacji kontroli pojazdów, a zgodnie z ustawową propozycją - w stacji kontroli pojazdów TDT. Pojazdy o dmc powyżej 3,5 t obecnie przechodzą badania w okręgowych stacjach kontroli pojazdów, a zgodnie z ustawową propozycją - będą musiały przechodzić badania w stacji kontroli pojazdów TDT. Ponadto zgodnie z Art. 81 ust. 11 pkt 4 badaniu dodatkowemu podlegają pojazdy przystosowane lub wyposażone zgodnie z przepisami o przewozie towarów</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Intencją projektodawcy jest objęcie przedmiotowym przepisem wszystkich pojazdów przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>niebezpiecznych. Również treść §6. ust. 1 wymienionego wyżej rozporządzenia sugeruje, że badanie dodatkowe dotyczy pojazdów przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych oraz pojazdów, o których mowa w podrozdziale 9.1.2.3 ADR.</p> <p>W rozdziale 9.1.2 ADR, w przypadku pojazdów innych niż EX/II, EX/III, FL, OX, AT i MEMU, wyraźnie sformułowano zakaz wymagania dodatkowych świadectw. Logicznym zatem jest, aby również badania techniczne odbywały się na warunkach ogólnych.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Uważamy, że można to uznanie wypełnić zgodnie z zapisem z dyrektywy art 10 pkt 3</p> <p>Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.</p> <p>Proponujemy zapis</p> <p>b) który posiada zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym i zawarta jest w nim informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>W przepisie wskazano również zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 5 – 9 w powiązaniu z art. 84 ust. 3 i 4)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W projektowanym art. 81 ust. 5 do 9 ustawy oraz art. 84 ust. 3 i 4 określono czasookresy badań technicznych pojazdów wprowadzając jednocześnie sankcję dla użytkownika pojazdu, który przedstawi go do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. Zgodnie z projektowanym art. 84 ust. 5 w takim przypadku badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego za podwójną opłatą. W naszej ocenie rozwiązanie to staje się zbędne w przypadku realizacji tezy 10 Grupy Roboczej, w której proponowało się wprowadzenie systemu określania daty następnego badania technicznego liczonej od daty pierwszej rejestracji pojazdu. Datą stałą jest data pierwszej rejestracji pojazdu i od tej daty</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Badania po terminie będzie można wykonywać na okręgowej skp. W pozostałym zakresie – uwaga nieuwzględniona.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>liczy się wszystkie terminy następnych badań technicznych. W przypadku wdrożenia tego rozwiązania użytkownik pojazdu będzie ponosił automatycznie sankcję w postaci skrócenia terminu następnego badania, co w naszej ocenie jest społecznie bardziej akceptowalne niż konieczność wielokilometrowego dojazdu do stacji Dyrektora TDT i ponoszenia karnej, podwójnej opłaty. Proponujemy zatem skreślenie z projektu norm art. 84 ust. 3 do 5 oraz art. 86 ust. 4 a także modyfikację art. 81 ust. 5 do 7 oraz 9.</p> <p>„5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie, wyznaczając termin następnego badania technicznego, od daty pierwszej rejestracji pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 6-10.”</p> <p>6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia pierwszej rejestracji. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym wyznaczanym od daty pierwszej rejestracji, z zastrzeżeniem ust. 7-10.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, motoroweru oraz czterokołowca lekkiego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia pierwszej rejestracji.</p> <p>9. Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdych kolejnych 6 miesięcy licząc od dnia pierwszej rejestracji. Przepis stosuje się także do pojazdu zabytkowego - autobusu.”</p> <p>PRZEPIS PRZEJŚCIOWY</p> <p>„1. Terminy następnego badania technicznego zamieszczone w dowodach rejestracyjnych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują swoją ważność.</p> <p>2. Jeżeli termin następnego badania technicznego po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, będzie krótszy niż termin, o którym mowa w ust. 1, należy pobrać opłatę za badanie techniczne zmniejszoną proporcjonalnie o ilość miesięcy, o które termin został skrócony.”</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 6)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Proponowana zmiana przywraca zapis, który obowiązywał we wcześniejszej wersji PORD i doprowadzał do sytuacji, w której pojazd zgłaszał się na pierwsze badanie okresowe po ponad trzech latach od pierwszej rejestracji np. po czterech latach i został mu ustalony termin na kolejne 2 lata. Uważamy, że zarówno poprzednia jak i obecna forma stwarza problemy w jednoznacznej interpretacji tego przepisu, dlatego proponujemy zapis, który to uporządkuje tj.:</p> <p>6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Nowo proponowany zapis art. 81 ust. 6 częściowo uwzględnia powiązanie terminów badania technicznego z terminem pierwszej rejestracji.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji następnie przed upływem 5lat od dnia pierwszej rejestracji a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia pierwszej rejestracji. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania, jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym wyznaczanym od daty pierwszej rejestracji, z zastrzeżeniem ust. 7-10.	
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Art.81 ust.6 Okresowe badanie techniczne (...) przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego a następnie kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. <i>(patrz uwaga do art. 84 ust. 5).</i>	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowo proponowany zapis art. 81 ust. 6 częściowo uwzględnia powiązanie terminów badania technicznego z terminem pierwszej rejestracji.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 81 ust. 6 - ustalenie kolejnego terminu badania. Jeżeli właściciel pojazdu przedstawi go w dniu, w którym upływa trzyletni okres ważności badań, to uzyska na dwa lata, ale co będzie jeśli przedstawi tydzień po tym terminie, czy uzyska wpis na dwa lata czy tylko na rok?. Po co zmieniać coś co dobrze funkcjonuje?	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowo proponowany zapis art. 81 ust. 6 częściowo uwzględnia powiązanie terminów badania technicznego z terminem pierwszej rejestracji.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 8)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Prawdopodobnie jest błąd redakcyjny – proponujemy poniższy zapis: 8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis jest poprawny.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			rejestracji za granicą.	
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>W art. 81 proponuje się: Zmianę brzmienia ust. 8 na następujące: „Przepis ust. 5 dotyczy również pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 5, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą”.</p> <p>Uzasadnienie: Proponowana zmiana brzmienia art. 81 ust. 8 poprzez bezpośrednie odniesienie do treści art. 81 ust. 5, a zwłaszcza zawartego w nim zastrzeżenia spowoduje, że przepis ten będzie miał zastosowanie nie tylko w przypadku pojazdów wymienionych w ust. 6-7, ale także w przypadku pojazdów wskazanych w ust. 5 i 9 przedmiotowego art. 81 ustawy.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zapis jest poprawny.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 9)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>Zmianę brzmienia art. 81 ust. 9 na następujące: „Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdych kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przepis stosuje się także do pojazdu zabytkowego oraz pojazdu marki „SAM” - autobusu”.</p> <p>Uzasadnienie: W czasookresach badań technicznych autobusu ujęto także autobus zbudowany przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 9 i 10)	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	<p>Za nieuzasadnione uważamy objęcie autobusów zabytkowych koniecznością wykonywania badań technicznych co 6 miesięcy, nawet jeżeli nie są wykorzystywane do zarobkowego transportu drogowego - co wynika z projektowanej treści art. 81 ust. 9 i 10 — patrz punkt 15) a) zmian. Pojazdy te jako przeznaczone jedynie do ograniczonej eksploatacji - w wielu przypadkach - poruszają się zaledwie kilka razy w roku i przeważnie są całkowicie wyłączone z eksploatacji w okresie jesienno-zimowym ze względu na ochronę przed niekorzystnym</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Konieczność wykonywania badań technicznych co 6 miesięcy będzie dotyczyć tylko autobusów zabytkowych wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wpływem warunków pogodowych oraz powszechnie stosowanych na drogach w zimie środków odladzających. Wymóg przeprowadzania badań dla wszystkich z nich jest więc całkowicie bezzasadny, wręcz szkodliwy ze względu na możliwą konieczność uruchamiania i dekapitalizacji pojazdu w okresie zimowym. Za wystarczającą uznajemy obowiązującą regulację wymagającą prowadzenia badań jedynie w stosunku do pojazdów wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego, choć właściwe jest tu doprecyzowanie terminu ważności tych badań (obecnie nie wiadomo jednoznacznie, czy stosować wartości przewidziane dla autobusu czy dla pojazdu zabytkowego). Uważamy, że - z przytoczonych powyżej powodów - powinien być on analogiczny jak dla pozostałych pojazdów zabytkowych wykorzystywanych zarobkowo czyli 1 rok.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. a)</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)</p>	<p>Zmianę brzmienia ust. 11 pkt 1 litera a na następujące: „w razie uzasadnionego przypuszczenia lub stwierdzenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska”, Uzasadnienie: W obecnie obowiązującym stanie prawnym organ kontroli ruchu drogowego może skierować pojazd na dodatkowe badanie techniczne w dwóch przypadkach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, 2) uczestnictwa w wypadku drogowym. <p>Praktyka życiowa pokazuje jednak, że oprócz wspomnianych wcześniej przypadków istnieje szereg innych sytuacji, które wymagają skierowania na dodatkowe badanie techniczne, np. usterki techniczne stwierdzone podczas kontroli ruchu drogowego, zagrażające bezpieczeństwu lub środowisku, usterki techniczne ujawnione w konsekwencji zdarzenia drogowego o mniej dotkliwych skutkach, niż</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zakres tego przepisu obejmuje wszystkie wskazane w uwadze przypadki.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wypadek drogowy,	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 81 ust. 11 pkt. 1 lit. b i pkt. 2 lit. b - wypadek i uszkodzenia elementów konstrukcyjnych, co w sytuacji gdy: - zdarzy się wypadek (osoba poszkodowana powyżej 7 dni) potrącenie pieszego i uszkodzona jedynie szyba czołowa - jaki zakres badań ma wykonać diagnosta - zdarzenie drogowe - kierowca zahaczył pojazdem o wystającą studzienkę i uszkodził zawieszenie oraz miskę olejową - brak osób poszkodowanych poniżej 7 dni, a więc brak znamion wypadku drogowego - jaki zakres badań winien wykonać diagnosta. Definicja wypadku nie występuje w ustawie prawo o ruchu drogowym, definicji kolizji drogowej - brak w słowniku, czy nie lepiej zastąpić je pojęciem zdarzenie drogowe. Dla diagnosty nie ma znaczenia czy był to wypadek czy zwykłe zdarzenie drogowe - ocenia stan techniczny pojazdu, a nie skutki dla osób biorących udział w tym zdarzeniu.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Rozszerzono zakres przypadków, kiedy pojazd podlega badaniom dodatkowym badań dodatkowych poprzez zapis, że badaniom takim podlega pojazd, który uczestniczył „w wypadku drogowym lub innym.”
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b)	Instytut Transportu Samochodowego	w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit b projektu ustawy dodać treść: b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub innym, lub narusza wymagania ochrony środowiska. Uzasadnienie W przedmiotowym artykule należy uwzględnić w opisie dodatkowego badania technicznego inne uszkodzenia opisane w dokumentach przedstawionych do rejestracji, a nie tylko będące wynikiem wypadku drogowego lub zagrażające ochronie środowiska. Właściciel pojazdu zaniża jego wartość poprzez zawarcie na dokumencie faktury informacji o uszkodzeniu pojazdu, określając bardzo często inną niż faktyczną, przyczynę uszkodzeń, np. powódź, unikając w ten sposób weryfikacji i oceny usunięcia uszkodzeń poprzez dodatkowe badanie techniczne pojazdu.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowy zapis art. 81 ust. 13 pkt 2 lit. b uwzględnia w szerokim zakresie przypadki, w których z dokumentów rejestracyjnych wynika, że pojazd może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymogi ochrony środowiska.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt. 2 lit. d)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników	art. 81 ust. 11 pkt. 2 lit. d - czy skp będzie musiała dysponować wydzielonym z ruchu odcinkiem drogi, aby sprawdzić czy ciągnik rolniczy wchodzący skład kolejki turystycznej posiada konstrukcyjne	<u>Uwaga ogólna.</u> Sposób i zakres będzie uregulowany w

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	ograniczenie prędkości do 25 km/h.	rozporządzeniu.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. e)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Zmianę brzmienia ust. 11 pkt 2 litera e na następujące: „w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska”. Uzasadnienie: Ze względu na zmianę brzmienia art. 81 ust. 11 pkt 1 litera a wystąpiła konieczność zmiany treści art. 81 ust. 11 pkt 2 litera e,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Aktualny zapis jest właściwy.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 4)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Zgodnie z projektowanym art. 81 ust. 11 pkt 4 dodatkowemu badaniu technicznemu ma podlegać pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Proponowane rozwiązanie de facto utrzymuje w obrocie prawnym aktualne rozwiązanie prawne w tym zakresie, które stwarza problemy w sytuacji, gdy badanie techniczne ma potwierdzić fakt demontażu dodatkowych elementów pojazdu. Często zdarza się, że ta ostatnia kwestia nie jest potwierdzana w trakcie badania technicznego, a jedynie poprzez złożenie organowi rejestrującemu oświadczenia użytkownika pojazdu. Zatem proponujemy doprecyzowanie tej normy w następujący sposób. „4) który ma być używany lub przestał być używany jako taksówka, pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy, pojazd do przeprowadzania egzaminu państwowego lub ma być używany lub przestał być używany jako pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych;”	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> O ile dodatkowe badanie jest istotne przy nabywaniu cech, o tyle przy demontażu dodatkowe badanie techniczne nie jest potrzebne. Stan pojazdu zostanie sprawdzony podczas badania okresowego.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie	Zmianę brzmienia ust. 11 pkt 4 na następujące: „przystosowany do używania jako taksówka, przystosowany do	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Sześć Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>używania jako pojazd uprzywilejowany, do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych".</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Proponowana zmiana brzmienia art. 81 ust. 11 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym wskazuje na konieczność poddawania dodatkowym badaniom technicznym ww. pojazdów nie tylko w sytuacji, w której mają one być używane do określonych celów, ale także w przypadku, kiedy są już wykorzystywane do tych celów oraz posiadają odpowiednią adnotację w dowodzie rejestracyjnym (za wyjątkiem pojazdu uprzywilejowanego i pojazdu ADR). Obecna konstrukcja przepisu art. 81 ust. 11 pkt 4 ustawy poprzez sformułowanie „który ma być używany jako taksówka” nie doprecyzowuje, czy taksówka jako jedyna z całej grupy pojazdów wymienionych w ww. przepisie ma przechodzić dodatkowe badanie techniczne tylko jednorazowo (przed uzyskaniem adnotacji „TAXI” w dowodzie rejestracyjnym), czy też tak jak pozostałe pojazdy ze wskazanej grupy pojazdów, każdorazowo przy okresowym badaniu technicznym jako niezależne dodatkowe badanie techniczne. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na częstszą weryfikację stanu technicznego taksówek i to nie tylko w zakresie podstawowym (odpowiadającym zakresowi okresowego badania technicznego), ale także w zakresie spełnienia przez te pojazdy odpowiednich dodatkowych warunków technicznych określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych, na stacjach kontroli pojazdów.</p>	Jw.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 5)	Związek Rzemiosła Polskiego	Proponujemy uwzględnienie w zmienianym art. 81 ust.11, pkt 5) ww. ustawy dotyczącym dodatkowych badań technicznych pojazdów - warunku, że dotyczą one sytuacji, kiedy posiadacz pojazdu nie udokumentuje naprawy pojazdu fakturą. Postulujemy nadanie następującego brzmienia temu przepisowi:	<p><u>Uwaga dotycząca art. 81 ust. 11 pkt 5 nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowane zapisy w sposób nieuzasadniony zawężają zakres dodatkowych badań technicznych i</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>„11. Niezależnie od badań, o których mowa w ust.3-5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd:</p> <p>5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U.poz.1844 oraz z 2016 r. poz.615), w zakresie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, układu hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i posiadacz pojazdu nie ma udokumentowanej jego naprawy fakturą;”</p> <p>Ponadto wnioskujemy o wprowadzenie następujących procedur weryfikowanych przez stacje kontroli pojazdów pozwalających na ustalenie, czy pojazd uczestniczył w kolizji drogowej w wyniku, której zostały uszkodzone elementy pojazdu o których mowa w pkt.5) ustawy, które mogłyby zostać zawarte w ustawie albo jej przepisach wykonawczych:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ kontrola stanu uszkodzenia pojazdu dokonywana jest przez diagnostę na stacji kontroli pojazdów poprzez dostęp on line do bazy Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG) (w okresie przejściowym do 2018 r.) lub/i centralnej ewidencji pojazdów i kierowców (CEPIK-u); ▪ w przypadku nie przedstawienia przez posiadacza pojazdu faktury dokumentującej naprawę pojazdu - posiadacz pojazdu zobowiązany jest do udokumentowania fakturą zakupu części zamiennych wykorzystanych do naprawy lub innego potwierdzenia źródła ich pochodzenia oraz do udokumentowania zakresu naprawy (protokół z oględzin, lub kosztorys, opinia rzeczoznawcy lub inny dokument z zakresem uszkodzeń); 	<p>mogą prowadzić do niepoddania pojazdu badaniom w sytuacji, kiedy mimo udokumentowania naprawy na podstawie faktury, pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu.</p> <p><u>Uwaga dotycząca dodatkowych procedur nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta przeprowadza badania techniczne poprzez bezpośrednią ocenę stanu technicznego pojazdu, nie jest więc zasadne wprowadzanie dodatkowych formalnych procedur potwierdzających stan techniczny pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ diagnosta stacji kontroli pojazdów na podstawie specyfikacji zakupionych części zamiennych i protokołu szkody/kosztorysu/faktur, ustala czy mamy do czynienia ze szkodą istotną według obowiązujących przepisów (uszkodzenie układu kierowniczego, bezpieczeństwa, konstrukcji pojazdu); ▪ w przypadku szkody istotnej wymagane jest udokumentowanie wykonania po naprawie badań diagnostyczno-pomiarowych i przedstawienie stosownej dokumentacji (arkusze pomiaru i wynik badania) z tych badań, lub/i wykonanie ich na stacji kontroli pojazdów, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - badanie sprawności systemów bezpieczeństwa, - badanie geometrii pojazdu - układ jezdny, - badanie - pomiar punktów bazowych pojazdu. <p>Podobne regulacje powinny zostać zastosowane wobec pojazdów uszkodzonych sprowadzanych z zagranicy. Uważamy, że podczas pierwszego przeglądu w Polsce, w zależności, czy naprawa jest udokumentowana fakturami, czy też nie - odpowiednio powinny być wdrażane wyżej omówione procedury. Generalnie jeśli naprawa pojazdu jest udokumentowana fakturą - nie powinien on podlegać dodatkowemu badaniu technicznemu.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 14)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Ze względu na brak wykazu takich jednostek proponujemy uprościć zapis do: 14. Badanie techniczne pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową przeprowadza się po przedstawieniu ważnego dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Niezbędne jest wskazanie zakresu podmiotów, które mogą taki dokument wystawić.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 15)	Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego –	Art. 81 ust. 15 o następującym brzmieniu; „W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a. Badania techniczne, o którym mowa w art. 81 ust 11 pkt 1, do 7, mogą być	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Diagnosta ocenia stan techniczny pojazdu bezpośrednio przy pomocy odpowiedniego wyposażenia, nie jest

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		SRS Ekspertmot	<p>przeprowadzone wyłącznie po uprzednim przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego.”</p> <p>Powyższa zmiana ma na celu wprowadzenie nowego uregulowania, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez konieczność przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego, diagnoście przed badaniem technicznym w przypadku, gdy zachodzi konieczność wykonania badania technicznego pojazdu po wypadku drogowym, w którym zostały naruszone newralgiczne podzespoły pojazdu (m.in. elementy nośne, zawieszenie, poduszki powietrzne, układ hamulcowy lub kierowniczy), które mają zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo w eksploatacji, również w sytuacji, gdy dokonano w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Diagnosta samochodowy bardzo często nie ma wiedzy ani możliwości technicznych, aby w sposób pełny i rzetelny skontrolować poprawność naprawy lub modyfikacji pojazdu. Obecnie opinia rzeczoznawcy, wobec aktualnego brzmienia przepisów, które dopuszczają ją fakultatywnie (według uznania diagnosty) jest pomijana w procesie badania pojazdów, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ponadto należy wskazać, że dysponowanie opinią rzeczoznawcy przed przystąpieniem do badania technicznego pozwoli uchronić diagnostów przed błędnym wykonaniem badania technicznego i obarczaniem ich skutkami wynikającymi z dopuszczenia pojazdów faktycznie niesprawnych lub zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym.</p>	uzasadnione dodatkowe obciążanie właściciela lub posiadacza pojazdu koniecznością przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego.
		Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych	<p>W art. 81 ust. 15 o następującym brzmieniu; ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne powinno być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a. Badania techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1, do 9, mogą być przeprowadzone wyłącznie po uprzednim przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego.”</p> <p>Powyższa zmiana ma na celu wprowadzenie uregulowania, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta ocenia stan techniczny pojazdu bezpośrednio przy pomocy odpowiedniego wyposażenia, nie jest uzasadnione dodatkowe obciążanie właściciela lub posiadacza pojazdu koniecznością przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>konieczność przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego, diagnoście przed badaniem technicznym w przypadku, gdy zachodzi konieczność wykonania badania technicznego pojazdu po wypadku drogowym, w którym zostały naruszone newralgiczne podzespoły pojazdu (m.in. elementy nośne, zawieszenie, poduszki powietrzne, układ hamulcowy lub kierowniczy), które mają zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo w eksploatacji, również w sytuacji, gdy dokonano w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Diagnosta samochodowy nie musi posiadać kompetencji ani możliwości technicznych, aby w sposób pełny i rzetelny skontrolować poprawność naprawy lub modyfikacji pojazdu. Obecnie opinia rzeczoznawcy, wobec aktualnego brzmienia przepisów, które dopuszczają ją fakultatywnie (według uznania diagnosty) jest pomijana w procesie badania pojazdów, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ponadto należy wskazać, że dysponowanie opinią rzeczoznawcy przed przystąpieniem do badania technicznego pozwoli ochronić diagnostów przed błędnym wykonaniem badania technicznego i obarczaniem ich skutkami wynikającymi z dopuszczenia pojazdów faktycznie niesprawnych lub zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 16)	Polski Związek Motorowy (PZM) 2	Art. 81 ust. 16 zezwalający na badanie ciągnika poza stacją kontroli pojazdów proponuje się skreślić. Aktualna liczba stacji kontroli pojazdów i gęstość sieci, przy jednoczesnym zapisie w ustawie upoważniającym do badań ciągników podstawowe stacje kontroli pojazdów, nie uzasadnia potrzeby organizacji badań poza stacjami kontroli pojazdów, a możliwość kontroli tych badań przez organ nadzoru jest bardzo wątpliwa.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania techniczne ciągników poza stacją będą możliwe tylko przy spełnieniu wymogów dotyczących odpowiedniego wyposażenia i warunków lokalowych.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników	Badanie poza stacją ciągników i przyczep rolniczych. Należy poważnie się zastanowić nad tym rozwiązaniem, ponieważ spowoduje to generowanie dodatkowych kosztów związanych z zakupem nowego wyposażenia do badań tzw. mobilnych oraz koszt samego dojazdu diagnostów. Niektóre wyposażenie stacji kontroli pojazdów będzie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania techniczne ciągników poza stacją będą możliwe tylko przy spełnieniu wymogów dotyczących

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polskich (SIMP)	<p>dublowało już istniejące wyposażenie stacjonarne. Naszym zdaniem istotne jest tutaj, aby wprowadzenie tzw. badań mobilnych ciągników i przyczep rolniczych nie było obowiązkiem a jedynie przywilejem przedsiębiorcy prowadzącego SKP i mógł on podjąć taką decyzję biorąc pod uwagę swoje względy finansowe. Zauważamy ponadto, że proponowany zapis doprowadzi do kurtuazyjnej sytuacji, w której podstawowa stacja kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t. nie będzie mogła wykonywać badań tego rodzaju pojazdów na terenie swojej stacji a jedynie w terenie, czyli np. za parkanem ogrodzenia swojej siedziby. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że podstawowe stacje kontroli pojazdu do dnia 31.12.2015 r miały w swoim upoważnieniu wyróżnik „T” oraz tego rodzaju stacje mają duże doświadczenie odpowiednie warunki lokalowe i wyposażenie do przeprowadzania badań technicznych ciągników i przyczep rolniczych o dmc powyżej 3,5 t. Należy więc w nowelizacji ustawy przywrócić podstawowym stacjom kontroli pojazdów możliwość wykonywania badań okresowych dla tego rodzaju pojazdów bez względu na ich dmc.</p>	<p>odpowiedniego wyposażenia i warunków lokalowych.</p>
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>Naszym zdaniem nieodpowiednim rozwiązaniem jest również brak przepisów wykonawczych w związku z umożliwieniem wykonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów. Uważamy bowiem, że przed wprowadzeniem procedowanych zmian należy w pierwszej kolejności udzielić odpowiedzi na następujące pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kto ponosi koszty dojazdu do rolnika w celu przeprowadzenia badania technicznego ciągnika rolniczego, który znajduje się w odległości np. 50 km od stacji kontroli pojazdów? 2. Czy nie naruszając porządku prawnego można zgodnie z przepisami przeprowadzić badanie techniczne ciągnika rolniczego poza stacją kontroli pojazdów w okresie zimowym, podczas wysokich mrozów czy zalegającego śniegu? 3. Czy diagnosta samochodowy mógłby czuć się bezpiecznie w sytuacji, 	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przepis dotyczący badań ciągników i przyczep rolniczych zostanie doprecyzowany poprzez zamieszczenie odwołania do przepisów wykonawczych warunkujących możliwość wykonywania badań poza stacją od spełnienia warunków w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>gdy po przeprowadzonym badaniu technicznym pięciu ciągników rolniczych, w przypadku czterech zostaną stwierdzone usterki istotne, a w przypadku piątej usterki stwarzającej zagrożenie (zatrzymanie dowodu rejestracyjnego przez diagnostę samochodowego)?</p> <p>4. Co w przypadku jednego diagnosty na zmianie, czy stacja może być zamknięta?</p> <p>5. Czy należałoby dokonać nowelizacji przepisów dotyczących wyposażenia stacji kontroli pojazdów?</p>	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>W odniesieniu do art. 81 ust. 16 dającego możliwość dokonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep poza stacją kontroli pojazdów, musimy się odnieść negatywnie. Uważamy, że jest to krok w tył i utworzenie luki w systemie. Obecnie nowe ciągniki rolnicze i ich przyczepy, podobnie jak samochody, są coraz bardziej zaawansowane technicznie i nie bardzo wyobrażamy sobie przeprowadzenie dla nich badania technicznego bez odpowiednich urządzeń znajdujących się na stacji kontroli pojazdów. Ciągniki rolnicze wraz z przyczepami także poruszają się po drogach publicznych, a ze względu na dużą ilość wystających elementów stanowiących szczególne zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego powinny podlegać raczej szczególnej uwadze, a nie procedurze uproszczonej wykonywanej bez specjalistycznych narzędzi badawczych.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przepis dotyczący badań ciągników i przyczep rolniczych zostanie doprecyzowany poprzez zamieszczenie odwołania do przepisów wykonawczych warunkujących możliwość wykonywania badań poza stacją od spełnienia warunków w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 16) w powiązaniu z art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 3)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W projektowanym art. 81 ust. 16 oraz 86 ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 3 wprowadza się nową instytucję w postaci badania technicznego ciągnika rolniczego oraz przyczepy rolniczej poza stacją kontroli pojazdów. Dyrektywa dopuszcza wykonanie takich badań w art. 2 ust. 2 tiret 4 i ust. 3 („2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium: pojazdy użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przepis dotyczący badań ciągników i przyczep rolniczych zostanie doprecyzowany poprzez zamieszczenie odwołania do przepisów wykonawczych warunkujących możliwość wykonywania badań poza stacją od spełnienia warunków w zakresie</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>rolniczych. 3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2”). Ponieważ takie badania może wykonać każda stacja bez względu na dmc pojazdu istotnym elementem jest kwestia wyposażenia dodatkowego. Niektóre wyposażenie będzie dublowało istniejące już na stacjach kontroli pojazdów wyposażenie stacjonarne. Nie przewiduje się wyższej opłaty w projekcie tabeli opłat za to badanie wykonane poza stacją kontroli pojazdów. Projektodawca nie przewidział, że przedsiębiorca będzie musiał poza dodatkowym wyposażeniem kontrolno-pomiarowym zakupić także pojazd do transportu tego wyposażenia i doliczyć koszty dojazdu na miejsce badania. Istotne jest dla nas aby wprowadzenie tego badania nie było obowiązkiem a jedynie przywilejem dla przedsiębiorcy tj. aby to właściciel stacji mógł podjąć decyzję, czy chce lub nie wykonywać tego typu badania i co się z tym wiąże ponosić koszty zakupu nowych urządzeń diagnostycznych. Ponadto proponowane rozwiązanie może prowadzić do absurdów polegających na tym, że podstawowa stacja kontroli pojazdów nie będzie mogła przeprowadzić badań ciągników i przyczep rolniczych powyżej 3,5 dmc na terenie stacji, natomiast poza tym terenem, np. za płotem na drodze publicznej już tak, oczywiście posiadając wymagane dodatkowe wyposażenie. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów stoi na stanowisku, że należy umożliwić przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych powyżej 3,5 t dmc na podstawowych stacjach kontroli pojazdów, które do 31 grudnia 2015 roku miały z tzw. rozszerzenia i oznaczenie „T” w poświadczeniu zgodności wyposażenia i warunków lokalowych. Stacje te miały i mają wiedzę, doświadczenie i odpowiednie wyposażenie do przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep powyżej 3,5 t dmc. Uważamy, że należy taką możliwość pozostawić. Proponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw oczekiwaniom środowisk rolniczych.</p>	<p>wyposażenia i warunków lokalowych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 17)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W projektowanym art. 81 ust. 17 urzeczywistniono tezę 21 Grupy Roboczej tj. rozszerzenie listy dodatkowych badań technicznych o badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu. To rozwiązanie usankcjonuje możliwość sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w przypadku dalszego wyjazdu, czy też poprawności wykonanej naprawy przez serwis samochodowy, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W naszej ocenie jednak wprowadzenie takiej możliwości kontroli stanu technicznego pojazdu w ramach istniejącej infrastruktury stacji kontroli pojazdów nie powinno mieć charakteru stricte badania technicznego ze wszystkimi tego konsekwencjami m.in. w postaci określenia szczegółowej procedury takiego badania oraz wysokości opłat, gdyż mogą dotyczyć sprawdzenia tylko elementów badania technicznego np. zawieszenia, analizy spalin lub układu hamulcowego. Takie czynności powinny nabierać dopiero skutków właściwych dla badania technicznego, w tym konieczności ustalania stosownych usterek oraz nawet zatrzymania dowodu rejestracyjnego, gdy podczas kontroli diagnosta stwierdzi występowanie w pojeździe usterki zagrażającej bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszającej wymogi ochrony środowiska. Diagnosta obowiązany będzie wtedy do przeprowadzenia standardowego okresowego badania technicznego. Proponujemy zatem nadanie nowego brzemienia projektowanej normy w następującej postaci:</p> <p>„17. Na stacji kontroli pojazdów na wniosek posiadacza pojazdu można dokonać sprawdzenia stanu technicznego pojazdu - przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz opłat za badania - nie stosuje się. W przypadku, gdy podczas sprawdzenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym diagnosta stwierdzi występowanie w pojeździe usterki zagrażającej bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszającej wymogi ochrony środowiska diagnosta przeprowadza okresowe</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Przeprowadzenie „sprawdzenia stanu technicznego” pojazdu bez przeprowadzenia pełnego badania technicznego jest bezcelowe.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			badanie techniczne pojazdu i pobiera stosowną opłatę zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wysokości opłat za badania techniczne pojazdów."	
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Uważamy, że jest to daleko posunięta ingerencja w zakres badania jak i nie obejmująca wszystkich problemów użytkowników pojazdów. Może zniechęcać do przeprowadzania badania zwłaszcza, że może być określony wynik negatywny, a być może zostać zatrzymany dowód rejestracyjny pojazdu. Zapis ten w założeniach miał przyczynić się do zachęty sprawdzania stanu technicznego pojazdu użytkowników celem rozwiania ich wątpliwości co do stanu poszczególnych układów pojazdu mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, dlatego naszym zdaniem zapis powinien brzmieć następująco: 17. Na wniosek użytkownika pojazdu może zostać przeprowadzone sprawdzenie techniczne pojazdu celem określenia jego stanu technicznego we wskazanych układach metodami wchodzącymi w zakres badań technicznych, bez określania wyniku badania.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dokonanie badania technicznego pojazdu bez określania jego wyniku jest bezcelowe.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Zauważamy celowość wprowadzenia tego rodzaju badania dodatkowego sprawdzającego stan techniczny pojazdu (np. przed jego sprzedażą-zakupem lub po naprawie w serwisie samochodowym) celem określenia jego stanu technicznego. Należy jednak rozważyć kwestę uściślenia w zapisach, aby tego rodzaju badanie przybrało formę badania okresowego dopiero w momencie stwierdzenia przez diagnostę usterki istotnej mającej wpływ na bezpieczeństwo czy ochronę środowiska.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Przeprowadzenie „sprawdzenia stanu technicznego” pojazdu bez przeprowadzenia pełnego badania technicznego jest bezcelowe.
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Posiadacz pojazdu powinien mieć możliwość przeprowadzenia badania określonego w art. 81 ust. 17 PORD wyłącznie w okresie, gdy pojazd posiada ważne badania. Po upływie okresu ważności tych badań, badanie przewidziane w tym przepisie nie powinno być dopuszczalne.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne ograniczanie możliwości sprawdzenia stanu technicznego pojazdu.
		Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji	Naszym zdaniem brakuje informacji czy tak przeprowadzony przegląd powinien zostać odnotowany np. w bazie CEPIK / dowodzie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nowy zapis przewiduje

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		BOSMAL	rejestracyjnym.	przeprowadzenie badań technicznych na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, co wiąże się ze wszystkim procedurami związanymi z badaniem technicznym, w tym również odpowiednim rejestrowaniem badań w systemie elektronicznym.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 18)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Proponujemy wykreślenie tego punktu po wprowadzeniu zapisu, że to właściciel jest odpowiedzialny za stan techniczny pojazdu w art. 66. Co więcej nie rozumiemy dlaczego właściciel pojazdu ma odpowiadać za wybrane zagadnienia ze stanu technicznego pojazdu.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Przepis został usunięty oraz wprowadzono zapis art. 66 ust. 2a o odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu za utrzymanie urządzeń i wyposażenia pojazdu w należytych stanie.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 2)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	dotyczy nowoprojektowanego art. 82 ust. 2 — brak oddzielnego rodzaju badania, któremu podlegałyby tramwaj lub trolejbus poddany modernizacji: np. w zakresie układu napędowego, wyposażenia, oświetlenia zewnętrznego itp. Zakres takiego badania powinien obejmować te wymogi z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, na które miała wpływ modernizacja. Badań takich Instytut w ostatnich latach wykonał następujące liczby: w 2013 roku - 76 tramwajów i 3 trolejbusy, w 2014 roku - 51 tramwajów i 3 trolejbusy, w 2015 roku - 30 tramwajów i 1 trolejbus. Proponujemy w art. 82 ust. 2 dopisać nowy rodzaj badań: pomodernizacyjne, natomiast w nowym ust. 6a zdefiniować, w jakich przypadkach są przeprowadzone:	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			6a. Pomodernizacyjne badanie techniczne tramwaju albo trolejbusu przeprowadza się przed dopuszczeniem do ruchu tramwaju albo trolejbusu, w którym dokonano zmiany mającej wpływ na parametry techniczne, co do których wymagania zawarte są w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 4)	TÜV Rheinland Polska	Proponuje się aby okresowe badania techniczne tramwajów po upływie 8 lat od przekazania nowego tramwaju do eksploatacji, były wykonywane co roku. Tramwaje są pojazdami, których głównym przeznaczeniem jest przewóz pasażerów, a ich bezpieczeństwo powinno być priorytetem. Dodatkowo, eksploatacja każdego tramwaju przewidziana jest na minimum 30 lat, co uzasadnia potrzebę częstszych kontroli stanu technicznego tych pojazdów. Ponadto zwracamy uwagę, że autobusy, których przeznaczenie jest analogiczne do tramwajów, mają przeprowadzane badania techniczne co pół roku.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne zwiększenie częstotliwości badań technicznych tramwajów.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 6)	TÜV Rheinland Polska	Rozszerzonym badaniom technicznym powinny podlegać również tramwaje i trolejbusy, które zostały poddane modernizacji i zmianom konstrukcyjnym. Brak zapisu o konieczności wykonania rozszerzonego badania technicznego pojazdów modernizowanych na spełnienie wymogów zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 Nr 65 poz. 344) może powodować niebezpieczeństwo drogowe związane z ruchem tramwaju lub trolejbusu niespełniającego określonych wymogów.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 7)	TÜV Rheinland Polska	Zwracamy uwagę, że w warunkach polskich zdarzają się przypadki, że posiadacz/właściciel tramwaju lub trolejbusu nie posiada własnej infrastruktury. Przykładowo kluby zrzeszające miłośników pojazdów szynowych. Zapis ustępu 7 artykułu 82 uniemożliwi przeprowadzenie badań technicznych tramwajów i trolejbusów podmiotów nie dysponujących własną infrastrukturą.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Właściciel lub posiadacz tramwaju lub trolejbusu będzie zobowiązany do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury do badania

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				technicznego.
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	W naszej opinii zachodzi obawa, że jednostki, eksploatujące tramwaje i trolejbusy nie będą spełniały określonych wymogów w zakresie posiadanej infrastruktury (dotyczy to np. specjalnych stanowisk do pomiaru hałasu, czy wydzielonych suchych i czystych torowisk z podkładami żelbetonowymi na tłuczniu) a ich wybudowanie może być nieuzasadnione ekonomicznie. Należy zaznaczyć, że nie zawsze właściciel lub posiadacz tramwaju lub trolejbusu jest właścicielem lub posiadaczem infrastruktury, w której przeprowadzane jest badanie pojazdu. Proponujemy zastąpienie słowa „posiadacz ” wyrazem „dysponent”.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Określenie „posiadanie” obejmuje również dysponowanie.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 83)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Zapis mówiący o pobieraniu opłaty za badanie techniczne i opłaty ewidencyjnej przed wykonaniem badania pojawił się już wcześniej w ustawie – Prawo o ruchu drogowym przy okazji wprowadzania ram prawnych dla projektu CEPiK 2.0., z tym że dotychczas nie wszedł w życie z uwagi na opóźnienia związane z realizacją projektu. Pomimo, że nie zaczął obowiązywać, wzbudzał i wzbudza kontrowersje co do jego interpretacji w kwestii płatności elektronicznych np. kartą płatniczą, czy też rozliczania się za badania techniczne pojazdów z przedsiębiorcami na podstawie faktur VAT z odroczonym terminem płatności. Aby temu zaradzić, proponujemy w projektowanym art. 83 dotychczasowe zapisy umieścić w ustępie 1 i dodać do tego artykułu nowe ustępy 2 i 3 o następującej treści: „2. W przypadku dokonywania opłaty, o której mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym za jej uiszczenie uważa się złożenie przez właściciela lub posiadacza pojazdu dyspozycji obciążenia rachunku bankowego, rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, rachunku płatniczego w instytucji płatniczej lub instytucji pieniądza elektronicznego na podstawie polecenia przelewu, zapłaty za pomocą	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Zaproponowano zapisy określające zasady płatności w obrocie bezgotówkowym.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>innego niż polecenie przelewu instrumentu płatniczego.</p> <p>3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w zakresie w jakim wymaga się uiszczenia opłat przed wykonaniem badania technicznego pojazdu, gdy podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów najpóźniej w ostatnim dniu miesiąca, w którym zostało wykonane badanie techniczne pojazdu, wystawi jego właścicielowi lub posiadaczowi dowód księgowy określający przyszły termin uiszczenia opłat.”</p>	
		<p>Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)</p>	<p>Proponujemy, aby punkty 1),2),3) art. 83 były zawarte ust. 1, natomiast dodać ust. 2 o brzmieniu:</p> <p><i>ust. 2 Zabrania się zaniżania opłat za badania techniczne oraz stosowania rzeczowych i usługowych „gratisów” z tego tytułu.</i></p> <p>Uzasadnienie: Obserwując prowadzenie działalności stacji kontroli pojazdów stwierdzamy, że wykonywanie badań technicznych łączone jest z udzielaniem użytkownikom pojazdów wszelkiego rodzaju „gratisów” doprowadziło do patologii w tym obszarze działalności. Stację kontroli pojazdów od momentu wprowadzenia ustawy o działalności regulowanej, konkurują między sobą nie solidnością wykonywania badań technicznych a dodatkową gratyfikacją klientów tj. obniżanie opłat, bezpłatne bony na: paliwo, myjnie, usługi warsztatowe itp.. Niestety przedłożony projekt zmian milczy w tym temacie a jako stowarzyszenie SIMP wielokrotnie podnosiliśmy ten poważny problem oraz dodatkowo był on jedną z wypracowanych tez tzw. Grupy Roboczej powołanej przez Ministerstwo Infrastruktury w 2014 roku. Nasze stowarzyszenie popiera wprowadzenie w tym artykule zapisu powodującego konieczność uiszczenia opłaty za badanie techniczne przed jego wykonaniem, natomiast sygnalizujemy, że należy w takim przypadku w przepisach rozwiązać jeszcze problem dokonywania opłaty za badanie techniczne w obrocie bezgotówkowym.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano z zapisy zabraniające pobieranie opłat w innej wysokości niż określona w przepisach oraz przyjmowania korzyści materialnych lub osobistych przez przedsiębiorcę.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p>Proponujemy określić sposób postępowania w przypadku płatności bezgotówkowych oraz przelewem z wydłużonym terminem płatności (wykonywanym np. na podstawie umowy pomiędzy flotą a podmiotem prowadzącym skp) poprzez oznaczenie dotychczasowej treści jako ustęp 1 i dodanie ustępów 2 i 3 o następującej treści:</p> <p>2. <i>Opłaty, o których mowa w ust. 1 mogą być dokonywane w obrocie bezgotówkowym. W takim przypadku uznanie rachunku bankowego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów winno nastąpić przed wykonaniem badania, z zastrzeżeniem ust. 3.</i></p> <p>3. <i>W przypadku, gdy właściciel lub posiadacz pojazdu jest osobą prowadzącą działalność opłaty, o których mowa w ust. 1 mogą zostać uiszczone po przeprowadzeniu badania technicznego.</i></p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano zapisy określające zasady płatności w obrocie bezgotówkowym.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>W dyrektywie znaleziono jeden zapis w art. 10</p> <p>2. Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.</p> <p>Uważamy, że najważniejszą rolą urzędu państwowego jest otwartość w stosunku do potrzeb klienta i uproszczenie procedur. W związku z propozycją wykreślenia art. 71 ust. 1a proponujemy zapis</p> <p>Art. 84. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu poświadcza termin następnego badania na podstawie badania technicznego wskazującego termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowany zapis jest niejasny.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Odwołując się do Dyrektywy art. 10</p> <p>1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowany zapis jest niezgodny z dyrektywą, która w art. 10 nakazuje, że należy określić postać poświadczenia o badaniu technicznym pojazdu (art. 10 ust. 1). Opis poświadczenia</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następane badanie zdatności do ruchu drogowego. Zapis powinien być uproszczony, nie powinien odwoływać się do dokumentów, w których można dokonać wpisu tego terminu. Zaświadczenia wydawane przez Diagnostę, powinny zawierać odpowiednie pola, które będą wypełnione jeśli będą dotyczyły danego pojazdu. Taki zapis zobliguje także diagnostę do wyznaczania terminu następnego badania technicznego pojazdu po każdym badaniu zakończonym wynikiem pozytywnym. Proponujemy więc następujące brzmienie:</p> <p>2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, następny termin badania technicznego diagnosta określa po stwierdzeniu pozytywnego wyniku okresowego badania technicznego, jeżeli jest on wymagany.</p>	<p>państwa członkowskie przekazują w określonym terminie Komisji (art. 10 ust. 2).</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 3-4)</p>	<p>Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)</p>	<p>W odniesieniu do art. 84 ust. 3 i 4, uważamy że możliwość wcześniejszego wykonania badania technicznego ale nie więcej niż na 30 dni jest dobrym rozwiązaniem. Jednakże w każdej sytuacji data kolejnego badania technicznego powinna być liczona od daty pierwszej rejestracji pojazdów. Nie znajdujemy uzasadnienia dla możliwości wykonywania badania technicznego po dacie jego badania i uważamy że w sytuacji gdy mamy możliwość wykonania go na 30 dni wcześniej, zasady opisane w art. 84 ust. 5 powinny mieć zastosowanie do każdego badania przeprowadzonego po terminie.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Bezpodstawne jest uniemożliwienie badania technicznego po terminie jego wykonania.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 3-5)</p>	<p>Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)</p>	<p>Art. 81 ust. 5 do 9 oraz art. 84 ust. 3 do 5</p> <p>Zaproponowano tutaj czasokresy badań technicznych pojazdów oraz wprowadzono sankcje dla ich właścicieli za zwłokę po przekroczeniu o 30 dni terminu przeprowadzenia badania. Proponowane zmiany są naszym zdaniem zbyt rygorystyczne gdyż właściciel pojazdu będzie karany dwukrotnie tzn. finansowo i zmuszony do dojazdu nieraz kilkaset kilometrów do siedziby stacji wzorcowej Transportowego Dozoru Technicznego. W naszej ocenie szczególnie ten drugi rodzaj restrykcji nie ma żadnego uzasadnienia. Uważamy, że TDT w połączeniu ze Starostwami powinien skupić swoją uwagę na nadzorze</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>SKP i diagnostów natomiast wykonywanie badań powinno pozostać w gestii istniejących stacji. Z naszej analizy wynika, że działające obecnie w Polsce ok 4600 stacji w zupełności jest liczbą wystarczającą i nie ma żadnego merytorycznego sensu, aby pojazdy z nieaktualnym badaniem technicznym miały mieć wykonywane badanie techniczne w nowobudowanych stacjach TDT. Jako stowarzyszenie uważamy, że należy wprowadzić zapisy w przepisach prawa nakładające na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych oraz odpowiedzialność posiadacza dowodu rejestracyjnego za stan techniczny pojazdu. Właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi obecnie praktycznie żadnych konsekwencji, używając pojazd bez ważnych badań technicznych. Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie do ustawy - Prawo o ruchu drogowym zakazu prowadzenia pojazdu bez ważnych badań technicznych, a w konsekwencji także musi spowodować zmianę taryfikatora mandatów i punktów karnych.</p> <p>Dlatego proponujemy, aby wprowadzić następujący zapis: W art. 60 ust. 2 po pkt 5) dodaje się nowy pkt 6 w następującym brzmieniu:</p> <p style="padding-left: 40px;">6) używania pojazdu bez ważnych badań technicznych.</p> <p>Ponadto należy w załącznikach do rozporządzeń w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego (Dz. U. Z 2012 poz. 488) oraz w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r., poz. 1624 z późn. zm.) wprowadzić odpowiednią liczbę punktów i kwotę mandatu karnego za użytkowanie pojazdu bez ważnych badań technicznych.</p> <p>Naszym zdaniem zaproponowane wyżej rozwiązania w zupełności wykluczą z naszych dróg pojazdy bez ważnych badań technicznych i nie będzie potrzeby budować stacji wzorcowych Transportowego</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			Dozoru Technicznego.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 4)	DEKRA Polska	Proponujemy rozszerzyć zapis art. 84 ust. 4 o przypadek badania przeprowadzanego do 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego i wyznaczanie terminu następnego okresowego badania technicznego od pierwotnie wyznaczonej daty badania technicznego.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 5)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ponadto w projekcie zakłada się kontrowersyjne rozwiązanie polegające na wprowadzeniu podwójnej opłaty za badanie w sytuacji, gdy użytkownik pojazdu spóźni się na badanie techniczne ponad 30 dni. Dodatkowo badanie to ma być wykonywane tylko w 16 stacjach TDT. Pragniemy zwrócić uwagę na to, że zakres badania będzie identyczny jak standardowego badania okresowego. Bardzo dużą dolegliwością dla użytkownika pojazdu będzie ponoszenie kosztów samego dojazdu do stacji TDT (często ponad 200 km w jedną stronę), oraz wspomniana już podwójna opłata. Oczywiście widzimy w tym rozwiązaniu próbę zdyscyplinowania użytkowników pojazdów do wykonywania badań w terminie. W uzasadnieniu tego projektu brak jest jakiegokolwiek analizy skali problemu przeterminowanych badań technicznych. Według naszych informacji na stan z 31 grudnia 2015 r. wykonano 13 321 563 okresowych badań technicznych z wynikiem pozytywnym (dane CEP, na podstawie pobranych opłat ewidencyjnych). Pragniemy zwrócić uwagę, że według danych Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego płatników ubezpieczenia OC jest około 19 300 000. Jeżeli do badań z wynikiem pozytywnym dodamy 1 200 000 pojazdów kategorii M1, które pojawiają się na SKP po raz pierwszy po 3 latach, to suma badań z wynikiem pozytywnym oscyluje na poziomie około 14 500 000. Z tej analizy wynika, że około 5 000 000 pojazdów nie przyjeżdża na badania techniczne. Należy sobie zadać pytanie czy 16 stacji TDT, będzie w stanie wykonać tyle badań rocznie. Dlatego też proponujemy rozwiązanie opracowane przez nas poniżej, które uzależnia termin badania technicznego od daty pierwszej rejestracji, a jako sankcję ustanawia obowiązek skrócenia terminu badania technicznego o okres spóźnienia.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Automobilklub Polski	<p>W kwestii regulacji dotyczącej badań technicznych po terminie ich ważności na odrębnej stacji kontroli, (podwójna opłata) konieczne jest wyłączenie spod tej regulacji pojazdów historycznych. Specyfika tych pojazdów jak i cały system uregulowań, łącznie z przepisami ubezpieczeniowymi pojazdy te traktuje inaczej (umowy krótkoterminowe OC) i zasada ta powinna być tu zachowana.</p> <p>Uważam także za złą, propozycję zaostrzenia badań pojazdów po terminie. Zaproponowane w tym zakresie przepisy powinny być wykreślone. Zła pogoda, choroba właściciela pojazdu, dłuższy remont pojazdu, wyjazd właściciela za granicę nie mogą oznaczać podwójnej opłaty za badanie techniczne, na które czasem trzeba dostarczyć pojazd ponad 100 km. To nie jest także działanie proekologiczne.</p> <p>W nowym art. 84 ust. 5 proponuję kropkę zastąpić wyrazami „oraz pojazdu historycznego”.</p> <p>Pojazdy historyczne mają szczególne uregulowania, np. w przytoczonej ustawie ubezpieczeniowej, gdzie dopuszcza się okres krótkoterminowego ubezpieczenia, nie krótszy niż 30 dni. Nie jest wymagana też ciągłość umów. Dla zachowania, spójności tych ustaw, charakteru tych pojazdów faktu, że są one rzadko wprowadzane do ruchu należy przyjąć, że nie powinny być traktowane jak „zwykłe pojazdy” i wyłączenie powinno je obejmować.</p> <p>Wykreślenie nowego art. 84 ust.4 pkt 1 oraz art. 84 ust.5 byłoby też satysfakcjonujące.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>
		Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	<p>W nowym art. 84 ust. 5 nowelizowanej ustawy proponuję kropkę zastąpić wyrazami „oraz pojazdu historycznego”</p> <p>Pojazdy historyczne mają szczególne uregulowania, np. w przytoczonej ustawie ubezpieczeniowej, gdzie dopuszcza się okres krótkoterminowego ubezpieczenia, nie krótszy niż 30 dni. Nie jest wymagana też ciągłość umów. Dla zachowania, spójności tych ustaw,</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>charakteru tych pojazdów, faktu, że one rzadko wprowadzane do ruchu należy przyjąć, że nie powinny być traktowane jak „zwykłe pojazdy” i wyłączenie powinno je obejmować.</p> <p>Wykreślenie nowego art. 84 ust.4 pkt 1 oraz art. 84 ust.5 byłoby też satysfakcjonujące.</p>	<p>zrezygnowano z tworzenia ww. centrów,</p>
		<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>W przedstawionym do konsultacji społecznych projekcie zakłada się w przypadku gdy właściciel, użytkownik pojazdu spóźni się na badanie techniczne więcej jak 30 dni wprowadzenie podwójnej opłaty za przeprowadzenie tego badania. Co więcej badanie takie będzie mogło być przeprowadzone jedynie na jednej z 16 stacji (wzorcowych) prowadzonych przez TDT. Jest to zapis bardzo kontrowersyjny w naszej opinii chociaż można doszukać się elementu dyscyplinującego użytkowników pojazdów. Jednak zapis w przedstawionym brzmieniu jest zapisem zbyt rygorystycznym i nie uwzględnia zdarzeń losowych jak choroba, wyjazd lub inne obiektywne przyczyny uniemożliwiające przedstawienie pojazdu do badania technicznego w wyznaczonym terminie. Jest też możliwość osiągnięcia efektu odwrotnego, czyli jak właściciel się spóźnił z badaniem to już nie pojedzie go wykonać. Efekt takiego działania można zilustrować na podstawie zależności zwanej w ekonomii jako Krzywa Laffera. Im więcej narzuconych zostanie obostrzeń i nakazów , tym skutek będzie zupełnie odwrotny do zamierzonego celu! Może to prowadzić do patologii w systemie badań okresowych. W naszej ocenie OKRD są w stanie wyeliminować pojazdy poruszające po drogach publicznych bez ważnych badań technicznych w ramach kontroli oraz poprzez nałożenie mandatu karnego nakładanego na kierującego takim pojazdem do usunięcia pojazdu z drogi, pod warunkiem zapisania tego w ustawie. Jednocześnie ustawodawcy umknął ważny zapis z rzeczowej dyrektywy:</p> <p>Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Jest to zapis niekonstytucyjny. Należy zauważyć, że zapis ten dotyczy posiadaczy pojazdów, którzy przez pewien czas nie eksploatowali pojazdów w terminie przypadającego przeglądu. Przykładem może być właściciel, który udając się na badanie techniczne miał zdarzenie drogowe np. kolizję. Naprawa pojazdu od kolizji trwała np. 60 dni. Fakt niewykonania badania technicznego w wyznaczonym terminie nie generuje żadnego zagrożenia ani też nie jest sprzeczny z prawem. Do naruszenia obowiązujących przepisów dochodzi dopiero w przypadku wprowadzania do ruchu pojazdów, których stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ, i tylko w tych konkretnych przypadkach mogłyby podlegać sankcjom np. poprzez wyznaczenie opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów w proponowanej wysokości 500 zł.</p> <p>Sytuację tą próbowaliśmy unormować propozycją w art. 66 po pkt 1g dodaje się pkt 1h oraz 1i w brzmieniu:</p> <p>lh) Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne jeżeli go dotyczą.</p> <p>Który to zapis daje podstawy prawne takiego działania.</p> <p>Wnioskujemy o wykreślenie w całości.</p>	
		Instytut Transportu Samochodowego	<p>Art. 84 ust. 5 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>W trakcie dyskusji nad przedmiotowym projektem prd na Konferencji „Badania Techniczne w Świetle Obowiązujących Przepisów 2016” wpłynęło wiele uwag postulujących, aby pojazdy przedstawiane do badania w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczanej dacie badania były przeprowadzane na wszystkich SKP bez żadnych ograniczeń. Zdaniem środowiska zajmującego się badaniami technicznymi wystarczająco uciążliwa będzie sankcja finansowa za nieterminowe przedstawienie pojazdu do badania i nie ma wystarczających przesłanek, żeby badania te wykonywane były</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wyłącznie na stacjach kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Uwzględniając krajowe realia, w tym geograficzne, mało prawdopodobne jest zorganizowanie sprawnego systemu badań w pojedynczych wyznaczonych stacjach kontroli pojazdów TDT nie powodującego niezadowolenia przedsiębiorców oraz właścicieli pojazdów. Szereg przypadków losowych np. długotrwałe naprawy autobusów, losowe pobyty osób chorych w szpitalach, itd. będą wymuszały w nieuzasadniony sposób uciążliwości dla przedsiębiorców i obywateli.	
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	W art. 84 ust. 5 proponuje się poszerzyć grupę pojazdów wyłączonych z obowiązku przedstawiania pojazdu do kontroli w stacji kontroli pojazdów TDT o pojazdy zabytkowe. Pojazdy te są użytkowane rzadko, często podlegają długoterminowym naprawom lub renowacjom, w związku z powyższym mogą mieć problem z dotrzymaniem terminu badania stanu technicznego. Nie stanowią natomiast szczególnego zagrożenia na drogach. Do rozważenia jest również włączenie do grupy wyłączonej z badania w stacjach TDT, pojazdów powypadkowych, gdy przekroczenie 30 dniowego terminu jest związane z czynnościami policyjno-kontrolnymi, a następnie naprawczymi.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej (SITK)	Nowa propozycja rozporządzenia w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych naszym zdaniem została przygotowana w sposób wyjątkowo korzystny dla Transportowego Dozoru Technicznego. W tabeli znajduje się bowiem kilka zapisów, które potwierdzają, że TDT za przeprowadzenie badania technicznego będzie pobierało dużo wyższą opłatę za przeprowadzenie badania technicznego, w porównaniu z pozostałymi stacjami kontroli pojazdów (np. opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie, która ma być pobierana przez TDT stanowi wartość dwukrotnie wyższą w porównaniu do opłaty standardowej, która pobierana jest przez pozostałe SKP).	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Uważamy, że na każdej stacji kontroli pojazdów można wykonać np. badanie techniczne pojazdu po terminie, bez potrzeby budowania i kierowania pojazdu na odrębne stacje kontroli pojazdów. Zwiększona opłata rzeczywiście będzie piętnowała nieprawidłowe zachowania właścicieli pojazdów. Opłaty podwyższone, za przeterminowanie badania powinny być pobierane we wszystkich stacjach z uprawnieniami do wykonywania badań technicznych w wymaganym zakresie.</p> <p>Proponowany cennik odzwierciedla nasze oczekiwania oraz podmiotów przeprowadzających badania techniczne. Należy jednak wspomnieć o innych aspektach związanych z pobieraniem opłat za wykonane badania techniczne i wykonane czynności na Stacjach Kontroli Pojazdów. Uważamy, że właściwości ściśle technicznych nie należy łączyć z czynnościami administracyjnymi - konkretnie dotyczy wystawienia zaświadczenia (nie duplikatu), czy wypisu z rejestru badań technicznych, za które nie ustalono opłaty.</p>	
		Związek Dealerów Samochodowych	<p>Zastrzeżenia branży dealerskiej budzi zapis proponowanego art. 84 ust. 5 PRD, zgodnie z którym w przypadku wykonania badania technicznego po wyznaczonej dacie poprzedniego termin następnego okresowego badania technicznego będzie liczony od daty przeprowadzenia tego badania., a nie od daty zakończenia ważności poprzedniego. W naszej ocenie będzie to w dalszym ciągu prowadzić do „oszczędności” ze strony właścicieli pojazdów i używania pojazdów przez krótkie (mając na uwadze treść projektowanego art. 84 ust. 5 - mniejsze niż 30 dni) okresy czasu bez ważnego badania technicznego. Co więcej, brak „doliczenia” okresu bez badania do okresu następnego badania w kontekście „sankcji” z art. 84 ust. 5 PRD skutkować może dalszym pogłębieniem patologii. Należy bowiem zauważyć, że za brak badania technicznego nie ma obecnie (i projekt nie przewiduje jej wprowadzenia) żadnej bezpośredniej sankcji oprócz zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu. A skoro za jazdę bez dokumentu grozi jedynie kara grzywny, która może być nałożona mandatem karnym, to</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			oczywiste jest, że część kierowców starych, zdezelowanych pojazdów (którzy już teraz świadomie nie jeżdżą lub spóźniają się na badania) tym bardziej nie pojedzie na stację Transportowego Dozoru Technicznego. Proponowane w projekcie rozwiązanie spowoduje zatem pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach i dalszy spadek ilości badań technicznych. Wprowadzenie rozwiązania, że data ważności badania będzie liczona zawsze od daty zakończenia ważności poprzedniego wydaje się być w naszej ocenie kluczowe.	
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Kolejną sprawą, jaką jesteśmy zmuszeni podnieść w naszej opinii to, karanie obywateli za nieterminowe wykonanie okresowego badania technicznego i zmuszanie właścicieli pojazdów do wykonywania takich badań na SKP prowadzonej przez TDT. Jest niezgodne z konstytucyjną zasadą równości wobec prawa i poważnie narusza swobody obywatelskie. Proponowana w tym przypadku podwójna wysokość opłaty za badanie to niczym nieuzasadniona sankcja finansowa. Koszt działania SKP jest porównywalny, dlatego na stacjach TDT, do której trzeba będzie jeszcze dojechać kilkadziesiąt kilometrów opłata będzie podwójnie za taką samą usługę. Co w sytuacji, kiedy właściciel nie stawi się na badanie, ponieważ auto będzie miało awarię trudną do usunięcia przed terminem badania, właściciel będzie przebywał w szpitalu, pojazd będzie po wypadku ... sytuacje można mnożyć – gdzie wtedy należy wykonać badanie techniczne? jeżeli na SKP TDT to, dlaczego za podwójną opłatą?	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.</p>
		Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	ponieważ zgodnie z proponowanym art. 82 ust. 7 badań technicznych tramwaju i trolejbusu nie przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów to tramwaje i trolejbusy należy dodać do pojazdów wyłączonych z obowiązku przeprowadzenia okresowego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku przedstawienia ich do okresowego badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania. Nasza propozycja jest następująca: W przypadku przedstawienia pojazdu do okresowego badania	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego, okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych, czterokołowców lekkich, motorowerów i pojazdów, o których mowa w art. 78a oraz tramwajów i trolejbusów.</p>	
		<p>Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)</p>	<p><i>Art. 84 ust. 5 W przypadku przedstawienia pojazdu (...) w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego, okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych (...)</i></p> <p>Oraz w połączeniu z: Rozdział 4 Stacje kontroli pojazdów <i>Art. 86 ust. 4 Na stacji (...) Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się:</i> 1) <i>okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie(...).</i></p> <p>Należy docenić propozycję szerokiego korytarza czasowego (miesiąc zamiast wyznaczonej daty) na terminowe wykonanie badania technicznego. Uciążliwość proponowanego rozwiązania dla kierowców spóźniających się (często z przyczyn losowych - marynarze, osoby pracujące za granicą, długie pobyty w szpitalach, przedłużająca się naprawa samochodu, itp.) na badanie jest jednak zbyt duża, a przez to może odnieść skutek odwrotny od zamierzonego. Nie zachęci nikogo do wykonania „przeterminowanego” badania, raczej spowoduje, że część kierowców w ogóle nie zgłosi się na to badanie. Kierowcy, którzy przekroczyli termin badania z przyczyn losowych lub niezawinionych będą oburzeni taką restrykcją. Za brak badania technicznego nie ma obecnie (i projekt nie przewiduje jej wprowadzenia) żadnej sankcji oprócz zatrzymania dowodu rejestracyjnego. Skoro za jazdę bez</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dokumentu grozi jedynie mandat karny w wysokości 50 zł, to oczywiste jest, że część kierowców niesprawnych, zdezelowanych pojazdów, którzy już teraz świadomie nie jeżdżą lub spóźniają się na badania tym bardziej nie pojedzie na stację TDT. Proponowane w projekcie rozwiązanie spowoduje zatem pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach i dalszy spadek ilości BT. Proponuje się uwzględnienie propozycji wspomnianej w punkcie 5 OSR grupy roboczej:</p> <p>(1) dopełnianie terminu badania do pełnego roku, wtedy „spóźnialscy” będą mieli po prostu krótszy termin do kolejnego badania (w tym celu należy wykreślić pkt 2 z art. 84 ust. 4),</p> <p>(2) wprowadzenie sankcji za brak badania technicznego w postaci mandatu karnego w wysokości, co najmniej dwukrotnej ceny badania oznakowanie pojazdu naklejką z widocznym terminem ważności badania oraz udzielenie uprawnienia do sprawdzania tego terminu oprócz policji także strażom miejskim i gminnym. Należy też określić sposób postępowania w przypadku badania w SKP, OSKP lub poza nimi wobec ciągników i przyczep rolniczych (a także specjalnych) przedstawionych do badania w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania.</p> <p>W przypadku przekroczenia przez właściciela (posiadacza) pojazdu, ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej lub specjalnej przeznaczonej do łączenia z nim terminu 30 dni po wyznaczonej dacie badania, badanie techniczne przeprowadza się wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów, za które stacja pobiera opłaty analogiczne do opłat za przeterminowane badanie innych pojazdów.</p>	
		Polski Caravanning	... Zapis odnoszący się do tzw. przeterminowanych kierowców-pojazdów. Skoro intencją pomysłodawców jest zdyscyplinowanie kierowców, to chybionym zamysłem może okazać się sankcja dla przeterminowych, gdy pomyśleć o pojazdach w trakcie napraw - począwszy od wymiany silnika, przez dostawę niezbędnych elementów konstrukcyjnych dla napraw zgodnie ze sztuką (przykładem niech	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			będzie czas oczekiwania na szyby, elementy poszycia dla przyczep i kamperów).	zrezygowano z tworzenia ww. centrów(3).
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	<p>Taki zapis nie wynika z merytorycznego uzasadnienia. Przykładowo, właściciel pojazdu może nie wykonać badania w terminie 30 dni z następujących powodów:</p> <p>a) wypadki losowe np. pobyt w szpitalu, zachorowania,</p> <p>b) pojazd uczestniczył w kolizji lub wypadku i jego naprawa może potrwać dłużej niż 30 dni,</p> <p>c) wyjazd właściciela za granice Polski itp.</p> <p>Zatem nie można karać właściciela pojazdu za to, że ma do stacji TDT dojechać np. 100 km lub więcej w jedną stronę, ponieważ takich stacji będzie mało w województwie.</p> <p>W przypadku wykrycia usterki podczas badania technicznego właściciel pojazdu ponownie będzie musiał pokonać tę trasę. W takim przypadku wiąże się to z dodatkowymi kosztami. Wiąże się to również ze stratą czasu (dojazd do stacji kontroli, oczekiwania w kolejce na badania i powrót do miejsca zamieszkania). Jeżeli pojazd jest niedopuszczony do ruchu, pojazd powinien być dowieziony na stację kontroli na lawecie.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.</p>
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	<p>Zastanawia konieczność badania pojazdu w stacji TDT po przekroczeniu terminu 30 dni od terminu badania technicznego. Takim pojazdem należy dojechać do stacji TDT, ale pojazd nie ma badań więc nie powinien uczestniczyć w ruchu, koszt wynajęcia lawety na odcinku nawet kilkuset kilometrów (np. Gołdap - Olsztyn - Gołdap ponad 300 km w dwie strony). Czy koszty, trudności nie spowodują efektu odwrotnego. Czy większa opłata nie stanowiłaby dostatecznie dużej sankcji dla właściciela pojazdu za przekroczenie terminu badań. A co w przypadku pojazdu, który jest w naprawie, któremu upłynął termin ważności badania?</p> <p>Za nieuzasadniony należy uznać przepis nakazujący wykonanie okresowego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Transportowego Dozoru Technicznego z powodu przedstawienia pojazdu do tego badania w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. Okresowe badanie techniczne pojazdu - wykonane w terminie czy po jego przekroczeniu - powinno być przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez przedsiębiorcę wpisanego do rejestru. Zakres badania, wykorzystywane urządzenia, uprawnienia diagnosty są dokładnie takie same bez względu na to, czy jest to przed czy po terminie. Nie istnieją żadne racjonalne przesłanki, aby badanie po terminie było wykonywane w sposób „szczególny”.</p>	
		Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	<p>Wprowadzenie takiego przepisu spowoduje jednakowe potraktowanie (ukaranie) osób ewidentnie uchylających się od wykonywania przeglądów w terminie z osobami, które spotkały niezawinione przypadki losowe np. pobyt w szpitalu, przedłużenie delegacji służbowej, wydłużenie naprawy samochodu lub po prostu przeoczenie upływającego terminu przeglądu.</p> <p>Naszym zdaniem zmiany powinny zmierzać raczej do wprowadzenia np. możliwości wykonania przeglądu w SKP z opóźnieniem, jednak z obowiązkiem uiszczenia dodatkowej opłaty i przesłania przez SKP do TDT, specjalnego formularza, za pomocą którego ten fakt będzie mógł zostać zarejestrowany. Zapewni to kontrolę przypadków opóźnionego przeglądu i ewentualne podjęcie dalszych środków wobec nadużywających ww. możliwości.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	<p>Stanowczo sprzeciwiamy się wprowadzeniu obowiązkowego wykonania badania technicznego w wyznaczonych stacjach Transportowego Dozoru Technicznego w przypadkach, gdy upłynął termin następnego badania technicznego o więcej niż 30 dni. Obowiązek taki będzie w praktyce jedynie uciążliwością i karą jedynie organizacyjną, bowiem zakres badania takiego pojazdu nie będzie inny aniżeli badania pojazdu, który zostanie poddany kontroli w czasie ważności poprzednich badań. Brak przeprowadzenia badania technicznego pojazdu w wyznaczonym okresie nie zawsze jest bowiem</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			spowodowane przez zaniedbanie posiadacza pojazdu. Występują różne przypadki losowe (awaria pojazdu za granicą, zatrzymanie pojazdu przez służby, wypadek, poważna naprawa itp. j. Uważamy, że ewentualnie w przypadkach zawinionych przez posiadacza pojazdu powinna być zastosowana kara w postaci wyższego kosztu badania technicznego takiego pojazdu, która będzie wystarczająco dyscyplinująca.	
		Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego	... nie sposób wskazać żadnej przesłanki, dla której nieprzeprowadzenie przez posiadacza badań technicznych pojazdu w terminie miałoby skutkować koniecznością wykonania tegoż badania w wysokospecjalistycznej jednostce, jaką ma być stacja kontroli pojazdów TDT. Zgodnie z załączonym projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania, zakres przedmiotowy badania przeprowadzanego po terminie będzie taki sam jak zakres okresowego badania technicznego, przeprowadzanego w zwykłej stacji kontroli pojazdów. Tworzenie odrębnej procedury dla pojazdu, który przez pewien okres pozostawał bez aktualnych badań technicznych nie ma uzasadnienia merytorycznego. Proponowane rozwiązanie oznaczałoby natomiast zbędną uciążliwość dla posiadaczy, którzy po przerwie w eksploatacji chcieliby przywrócić pojazd do ruchu. Liczba stacji TDT będzie ograniczona. Konieczność transportu pojazdu, niekiedy przez kilkadziesiąt kilometrów, może przynieść efekt odwrotny od zamierzonego: właściciele będą eksploatować pojazdy w ogóle nie przeprowadzając kolejnych badań technicznych. Zjawisko takie może mieć miejsce zwłaszcza na obszarach wiejskich, gdzie kontrole policyjne dokonywane są rzadziej aniżeli w miastach. Warto zwrócić uwagę na pewną niekonsekwencję zawartą w projekcie: z jednej strony przewiduje on możliwość przeprowadzania badań technicznych	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Jw.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ciągników rolniczych w miejscu ich eksploatacji, z uwagi na fakt iż dojazd do okręgowej SKP zniechęca rolników do przeprowadzania badań i zwiększa liczbę ciągników używanych bez ważnego przeglądu technicznego. Z drugiej strony przewidziane zostały znacznie wyższe i niczym nieuzasadnione obostrzenia dla posiadaczy pojazdów przez pewien czas nieeksploatowanych, którzy chcieliby przywrócić je do ruchu. Można się spodziewać, iż finalny skutek będzie analogiczny jak w przypadku obecnie obowiązujących przepisów odnośnie badań ciągników.</p> <p>Zastrzeżenia odnoszą się także do podwójnej opłaty za poddanie badaniu technicznemu pojazdu w terminie dłuższym niż 30 dni od wyznaczonej daty. Również w tym przypadku brak jakichkolwiek merytorycznych przesłanek przemawiających za drastycznym podwyższeniem opłaty za badanie techniczne, którego zakres niczym nie będzie się różnić od badań okresowych. Po raz kolejny mamy natomiast do czynienia z bezzasadnym obciążeniem dla posiadaczy pojazdów, które wywołać może efekt odwrotny od zamierzonego - skłaniając do podejmowania ryzyka eksploatacji pojazdów bez wykonywania okresowych badań technicznych.</p> <p>Niepokoi również zawarta w uzasadnieniu do projektu sugestia, że celem proponowanych rozwiązań jest nałożenie sankcji na osoby, które nie wykonują badań technicznych w wyznaczonych terminach. Jest to podejście bazujące z góry na fałszywych przesłankach. Fakt niewykonania badania technicznego w wyznaczonym terminie sam z siebie nie powoduje zagrożenia w ruchu drogowym. Do naruszenia obowiązujących przepisów dochodzi dopiero w przypadku wprowadzania do ruchu pojazdów, których stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ, i tylko takie przypadki powinny podlegać sankcjom. Tymczasem nie każdy samochód lub motocykl jest używany w ruchu drogowym. Nie do rzadkości należą przypadki, kiedy posiadacz przechowuje pojazd przez kilka czy nawet kilkanaście lat. Przyczyn może być wiele: od poszukiwania części</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zamiennych poprzez zły stan zdrowia posiadacza aż po świadomą decyzję niekorzystania z pojazdu. Nie istnieje żadna przesłanka, aby w takich sytuacjach w jakikolwiek sposób karać posiadaczy za niewykonywanie kolejnych badań technicznych. Ani w prawie krajowym, ani wspólnotowym nie ma uzasadnienia dla takich praktyk. Art. 66 Prawa o ruchu drogowym, określający warunki techniczne pojazdów, wyraźnie stanowi iż dotyczą one jedynie pojazdów uczestniczących w ruchu. Podobnie w kluczowej dla systemu badań technicznych dyrektywie Parlamentu Europejskiego nr 2014/45/WE widnieje jednoznaczny zapis, iż „Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji”.</p> <p>Zobowiązanie posiadaczy pojazdów do zachowania ciągłości badań technicznych rodzi również problemy z konstytucyjnego punktu widzenia. Występująca w polskim prawie ochrona prawa własności i posiadania opiera się na tzw. triadzie uprawnień właścicielskich. Składa się na nią:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prawo do posiadania rzeczy, • prawo do korzystania z rzeczy, oraz • prawo do rozporządzania rzeczą. <p>Każdy z wymienionych elementów nie jest obowiązkiem, a jedynie uprawnieniem posiadacza. Nie można zobowiązać właściciela do tego, by eksploatował posiadaną rzecz ani też - jeżeli z danej rzeczy nie korzysta - by utrzymywał ją w stanie gotowym do eksploatacji. Z punktu widzenia polskiej ustawy zasadniczej będzie tu mieć zastosowanie określona w art. 31 ust. 3 Konstytucji zasada proporcjonalności. Wymuszanie weryfikacji stanu technicznego pojazdów, które w ruchu drogowym nie uczestniczą nie może być w żadnym razie uznane za proporcjonalną ingerencję w dysponowanie własnością. Warto podkreślić, że skłanianie posiadaczy do zachowania ciągłości badań</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>byłoby równoznaczne z koniecznością przeprowadzenia remontu - którego koszt w niektórych przypadkach byłby liczony w tysiącach złotych - jedynie po to, by poddać kontroli obiekt, który i tak nie wyjedzie na drogi.</p> <p>Biorąc pod uwagę wyżej wskazane przesłanki uważamy, że nie należy wprowadzać odrębnego trybu przeprowadzania badań technicznych po terminie. Zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów w terminie przekraczającym 30 dni od wyznaczonej daty jak również stawki za tego rodzaju badania powinny pozostać na tym samym poziomie jak w przypadku terminowo przeprowadzanego przeglądu. Uważamy, że należy skoncentrować się na wprowadzeniu skutecznych sankcji za wprowadzanie do ruchu pojazdów nieposiadających aktualnych badań technicznych, co dziś z uwagi na niejednoznaczną interpretację przepisów jest problematyczne. W pierwszej kolejności należy wprowadzić jednoznaczny zapis, że jedynie pojazdy posiadające aktualne badanie techniczne (lub dopuszczenie pojazdu przez organ rejestrujący na podstawie pozwolenia czasowego) uznawane są za dopuszczone do ruchu. Taka regulacja umożliwi Policji stosowanie mandatów w kwocie analogicznej jak w przypadku poruszania się pojazdem niezarejestrowanym. Ponadto w przepisach określających częstotliwość wykonywanych badań musi znaleźć się jednoznaczny zapis, że w przypadku przekroczenia terminu kolejne badanie techniczne należy wykonać przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu. Taki zapis pozwoli uniknąć wszelkich wątpliwości w tym zakresie.</p>	
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Wykreślić art. 84 ust.5</p> <p>Proponujemy aby w przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego po upływie 30 dni od terminu określonego w dowodzie rejestracyjnym lub zaświadczeniu, badanie mogło być nadal wykonane na każdej SKP, a termin następnego badania był ustalany od daty, która jest w dowodzie rejestracyjnym (zaświadczeniu).</p> <p>Uzasadnienie:</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Nie ma powodu do zmuszania właściciela takiego pojazdu do badania na SKPTDT. Jedna stacja TDTSKP w województwie to niekiedy konieczność przejechania ponad 100 km. Pozostawienie możliwości wykonania badania na każdej stacji i zapis, że termin następnego badania jest ustalany od daty następnego badania określonej w dowodzie rejestracyjnym będzie wystarczającym elementem dyscyplinującym właścicieli pojazdów.</p>	
		<p>Stowarzyszenie Komisów.pl</p>	<p>Nowelizacja ustawy w art. 84 ust. 5 wprowadza zapis nakładający na właścicieli pojazdów obowiązek, polegający na przeprowadzeniu badania technicznego jedynie na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego w związku z przekroczeniem o 30 dni terminu okresowego badania technicznego. Jesteśmy przeciwni wprowadzeniu tego przepisu ponieważ naszym zdaniem jest on niezgodny z dyrektywą 2014/45/UE oraz przyczyni się do karania osób, które nie z własnej winy przekroczyły ten termin. Chcielibyśmy w tym miejscu wskazać że Polskie przepisy dotyczące częstotliwości badań technicznych dla pojazdów kategorii Mi i Ni, są dwukrotnie bardziej restrykcyjne niż minimalne wymogi dotyczące badań zdatności do ruchu drogowego zapisane we wdrażanej do przepisów polskiego prawa dyrektywie Unijnej.</p> <p>Zapis ten dotknie między innymi właścicieli aut po wypadku spowodowanym nie z ich winy. Proces likwidacji szkody z ubezpieczenia OC sprawcy, często trwa bardzo długo. Uniemożliwia to przeprowadzenie okresowego badania technicznego w terminie. W podobnej sytuacji będą osoby obłożnie i przewlekle chore oraz pracujące na kontrakcie zagranicznym i marynarze wyjeżdżający z Polski na 3, 6 lub więcej miesięcy. Nie mają one możliwości wykonania badania technicznego w terminie. Podobnych przykładów można znaleźć wiele... Dlaczego właściciel auta w takim przypadku ma ponosić dodatkową karę?</p> <p>Niezgodność art. 84 ust. 5 z dyrektywą 2014/45/UE, naszym zdaniem</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>polega na dyskryminacji obywateli ze względu na miejsce zamieszkania. Zgodnie z Artykułem 21 dyrektywy 2014/45/UE dotyczący Sankcji: „Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji (...). Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.”</p> <p>Mieszkańcy mniejszych miejscowości mają często kilkadziesiąt lub więcej kilometrów do dużych miast w których będą zlokalizowane stacje TDT. Odległość tą z wykorzystaniem „pomocy drogowej” lub innego środka transportu, często będą musieli przebyć kilkukrotnie. Ze względu na odległość do SKP i potrzebny na dotarcie tam czas, koszty przeprowadzenia takiego badania technicznego mogą być kilkadziesiąt razy wyższe niż dla mieszkańców dużych miast. Biorąc pod uwagę ilość spraw którymi zajmować się będą mogły wyłącznie stacje kontroli prowadzone przez TDT, kolejki do nich będą bardzo długie co również będzie zdecydowanie bardziej dotkliwie dla mieszkańców wsi i małych miasteczek oddalonych od miast wojewódzkich. W konsekwencji mieszkańcy mniejszych miejscowości będą ponosić o wiele większe koszty za te same „wykroczenie” niż mieszkańcy dużych miast.</p> <p>Według nas, karani powinni być wyłącznie kierowcy poruszający się po drogach publicznych niesprawnym autem lub bez ważnego badania technicznego. Samochody które stoją nieużytkowane, nie zanieczyszczają środowiska i nie stwarzają zagrożenia w ruchu drogowym.</p>	
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	<p>Projekt w żaden sposób nie uwzględnia specyfiki napraw dużych pojazdów. Przykładem tego jest opisane w art. 84 ust. 5 badanie okresowe pojazdu po 30 dniach od wyznaczonego terminu badania za podwójną opłatą i tylko na stacji TDT. Ze względu na stopień skomplikowania budowy autobusów czy specjalistycznych pojazdów ciężarowych nie zawsze jest możliwe zakończenie naprawy poawaryjnej w terminie analogicznym do terminu wyznaczonego dla pojazdów osobowych. Wnioskujemy zatem o potrojenie a przynajmniej podwojenie wskazanych terminów dla pojazdów powyżej 3,5 tony.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1)	Transport i Logistyka Polska (TLP)	<p>Poważny sprzeciw budzi propozycja nowego brzmienia przepisów art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym wprowadzających zasadę, że właściciele (posiadacze) pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie, są obowiązani wykonywać te badania na jednej z 16 stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Transportowy Dozór Techniczny.</p> <p>W tym miejscu chcielibyśmy zwrócić uwagę na obowiązujące przepisy art. 78a ustawy Prawo o ruchu drogowym pozwalające na czasowe wycofanie pojazdów z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy, przy czym okres ten może być przedłużony tak, aby łączny okres wycofania pojazdu nie przekroczył 48 miesięcy. Te pojazdy co do zasady przedstawiane są do badań technicznych po upływie wymaganego terminu badań, co w przypadku przyjęcia zaproponowanego rozwiązania rodziłoby znaczne koszty ze względu na fakt, iż w przeważającej części przypadków wymagać to będzie dojazdu ponad 200 km w obie strony. Uważamy, że nie ma jakiegokolwiek ratio legis dla wprowadzania takich nieproporcjonalnych utrudnień i obciążeń związanych z koniecznością wykonywania badań w razie przekroczenia ich terminu ważności wyłącznie na SKP należących do TDT.</p> <p>Brak możliwości wykonania badania technicznego w wyznaczonym terminie wynikać może także z okoliczności losowych charakterystycznych dla transportu drogowego, takich jak: zajęcie pojazdu przez organy kontrolne innego państwa do czasu wyjaśnienia spornej sprawy administracyjnej, celnej lub karnej, konieczność poddania pojazdu specjalistycznej naprawie, której czas przekroczy zakładany okres 30-dni lub unieruchomienie pojazdu za granicą z przyczyn losowych (np. stan kłęski żywiołowej obejmujący tereny przez które przebiega trasa powrotna pojazdu, strajk pracowników celnych, czasowe zablokowanie trasy/przeprawy promowej/tunelu przez imigrantów itp.)</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			Mając na uwadze powyższe stoimy na stanowisku, że zaproponowane rozwiązanie w przepisach art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym jest niezgodne z zasadą racjonalnej legislacji oraz z zasadą proporcjonalności. Ponadto, generuje dodatkowe nieuzasadnione koszty dla przedsiębiorców i innych osób dysponujących pojazdami.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Takie ujęcie badania nie ma oparcia w przepisach Dyrektywy albowiem zgodnie z jej art. 13 ust. 6 wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy zawierają oczywisty błąd. W Dyrektywie nie ma mowy o uzasadnionym przypuszczeniu użytkownika pojazdu w tym zakresie tj. pozwala się weryfikować prawidłowość badania na podstawie kryteriów obiektywnych, a nie w oparciu o subiektywną ocenę właściciela pojazdu. Ponadto należy wskazać, że przepis w projektowanej postaci może być przedmiotem nadużyć w wypadku, gdy pojazd trafi na badanie techniczne niesprawny a następnie już naprawiony zostanie zweryfikowany na stacji TDT tj. stosowanie normy może służyć do eliminacji uczciwych diagnostów. Proponowany zapis opiniujemy negatywnie i wnosimy o jego wykreślenie z projektu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego w Centrum Badań Technicznych TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Uważamy, że cały art. 85 jest zaprzeczeniem idei badań technicznych i ich bezstronności. Zakłada on bowiem idee propagowane przez media oraz instytucje państwowe o nieuczciwości diagnostów. Jeżeli właściciel pojazdu będzie miał wątpliwości co do stanu technicznego pojazdu może skorzystać z badania na wniosek właściciela pojazdu oraz zawiadomić odpowiednie organy ścigania. Może również zawiadomić o nieprawidłowościach organ nadzoru stacji kontroli pojazdów. Możliwości jest wiele, wystarczy, że posiadacz pojazdu będzie chciał z nich skorzystać. Uważamy, że istnieją wystarczające podstawy prawne do takiego działania i nie potrzeba oddzielnych regulacji prawnych w rzeczonym zakresie. Wnoskujemy o wykreślenie w całości.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego w Centrum Badań Technicznych TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.
		Stowarzyszenie	Uważamy, że wprowadzenie tego rodzaju badań w stacjach TDT	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	przyczyni się do powstawania wielu nieporozumień i może przyczynić się do utraty uprawnień przez uczciwych diagnostów SKP. Dla przykładu podamy - wystarczy, że po uzyskaniu wyniku negatywnego w stacji podstawowej lub okręgowej przy pojeździe dokonana zostanie naprawa eliminująca wynik negatywny a następnie jego użytkownik zgłosi się celem weryfikacji do stacji TDT gdzie uzyska wynik pozytywny. Zażyłość ludzka nie zna granic, dlatego naszym zdaniem należy ten zapis z projektu w całości usunąć.	Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego w Centrum Badań Technicznych TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 85 - co jeśli badanie będzie wykonane na skp należącej do TDT, kto dokona ponownego sprawdzenia pojazdu - kontrola przez tego samego właściciela	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z skp prowadzonymi przez przedsiębiorców. Z tego względu nie istnieją przeciwwskazania do przeprowadzenia ponownego badania technicznego przez Centrum w przypadku, gdy kwestionowane badanie zostało przeprowadzone również na stacji TDT.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Proponuje się wykreślenie art. 85 Uzasadnienie: Instytucja „ponownego badania technicznego” nie sprawdzi się w praktyce. Po pierwsze będzie ona dawała właścicielowi/posiadaczowi pojazdu możliwość kwestionowania decyzji diagnosty w przypadku określenia wyniku badania technicznego pojazdu jako negatywny, które w wielu przypadkach może okazać się nieuzasadnione. Po drugie, ze względu na upływ czasu między datą wykonania kwestionowanego	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przez właściciela/posiadacza pojazdu badania technicznego a przeprowadzeniem ponownego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów TDT (po uprzednim wnioskowaniu do Dyrektora TDT o możliwość dokonania badania „ponownego”) stwierdzenie, czy badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy, może nie być obiektywne a nawet możliwe. Poza tym zgodnie z projektowanym przepisem art. 85, w sytuacji braku stwierdzenia nieprawidłowości właściciel/posiadacz pojazdu byłby dodatkowo obciążany opłatą za ponowne badanie. Niejako na marginesie należy zauważyć, że na przestrzeni lat w procesie legislacyjnym prowadzonym w zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym nie zgłaszano konieczności wprowadzenia pojęcia „ponownego badania technicznego”. Propozycji takiego rozwiązania nie uwzględniły także tezy wypracowane przez Grupę Roboczą. Oczywiście nieprawidłowość (omyłkę) w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne prostuje ją w rejestrze, w centralnej ewidencji pojazdów oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Wspomniany wcześniej zapis wynika bezpośrednio z treści § 11 projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 30 września 2016 r. w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania. Stąd też nie ma potrzeby, aby kwestię prostowania oczywistych nieprawidłowości (omyłek) w wydawanych zaświadczeniach z przeprowadzonych badań technicznych pojazdów zamieszczać w projektowanej ustawie, a tym bardziej obwarowywać koniecznością wykonywania badania „ponownego”.</p> <p>W zastępstwie „ponownego badania” można rozważyć wprowadzenie instytucji skargi do organu sprawującego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, rozpatrywanej w trybie rozporządzenia wydanego na</p>	<p>technicznego przeprowadzonego przez Dyrektora TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 81 ust. 20 projektowanej ustawy.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85 ust. 1 w powiązaniu z art. 85 ust. 3)	Związek Dealerów Samochodowych	Zgodnie z proponowanym art. 85 ust. 1 PRD w przypadku gdy zaistnieje „uzasadnione przypuszczenie że badanie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy” na wniosek właściciela pojazdu będzie istniała możliwość przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego w stacji Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z proponowanym art. 85 ust. 3 PRD, w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności badania koszty tego badania poniesie właściciel. W ocenie branży dealerskiej brakuje w tym przepisie uszczegółowienia a contrario co w sytuacji, kiedy badanie okaże się niezgodne z przepisami ustawy. W ocenie ZDS koszty takiego badania powinna ponosić stacja kontroli pojazdów która przeprowadziła nieprawidłowe badanie.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z założeniami projektu, w przypadku potwierdzenia niezgodności, koszt badania będzie pokrywany przez Transportowy Dozór Techniczny.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85 ust. 2)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	ponieważ zgodnie z proponowanym art. 82 ust. 7 badań technicznych tramwaju i trolejbusu nie przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów to należy dodać wyjątek dla tramwajów i trolejbusów na wykonanie ponownego badania technicznego w przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zawiera oczywistą nieprawidłowość lub istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy poza stacją kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Proponujemy zapis: Ponowne badanie techniczne, o którym mowa ust. 1, przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego z wyłączeniem tramwajów i trolejbusów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	W uzasadnieniu kłamstwo, kłamstwo i jeszcze raz kłamstwo! Ustawodawca nie wskazuje czym tak naprawdę ma się różnić Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów od stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Brak wskazania jakichkolwiek wymagań dla tego rodzaju działalności, bo nikt nie zaprzeczy, że jest to działalność gospodarcza w celu osiągnięcia zysku. Powstanie Stacji	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>popiera się pustymi frazesami, zwłaszcza mając na uwadze wynik kontroli Transportowego Dozoru Technicznego przez Najwyższą Izbę Kontroli. Nie wskazuje się też naszym zdaniem z premedytacją, że do planowanej roli TDT w okresie przejściowym będą wykorzystywane Stacje Kontroli Pojazdów funkcjonujące już na rynku z wysoko wykwalifikowaną kadrą pracowniczą oraz posiadające odpowiednie urządzenia kontrolno - pomiarowe dostosowane do postępu technologicznego. Jedyne czym się będą różnić to tym, że będą miały podpisane „porozumienie</p> <p>W związku z powyższym proponujemy podział stacji jak do tej pory i brzmienie artykułu:</p> <p>Art. 86. 1. Badanie techniczne przeprowadza się na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) podstawowej stacji kontroli pojazdów, 2) okręgowej stacji kontroli pojazdów 	
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	<p>Art. 86 ust. 1 wprowadza nowy typ stacji kontroli pojazdów - stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. W sytuacji proponowanego jednocześnie przekazania nadzoru nad wszystkimi stacjami kontroli pojazdów, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, w jednym organie łączy się funkcje wykonawczą i kontrolną, co budzi wątpliwości dot. skuteczności takiego nadzoru. Rozwiązaniem tej sprzeczności może być pozostawienie nadzoru w dotychczasowych organach (Starostowie) lub powierzenie roli stacji TDT wybranym okręgowym stacjom kontroli pojazdów podlegającym szczególnemu nadzorowi przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację Dyrektor TDT zawierałby specjalną umowę.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>JW.</p>
		Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	<p>Podział SKP na podstawowe, okręgowe i TDT (jako wzorcowe) wcale nie wynika z Dyrektywy Transportowej UE. Dyrektywa nakazuje wprowadzenie nadzoru nad SKP w terminie do 5 lat i zupełnie inaczej klasyfikuje terminy badań zdolności do ruchu i technologię badań tej zdolności. Porównując oba systemy (Dyrektywy i ustawodawcy) proces technologiczny EU uważamy za bardziej dojrzały i lepszy pod każdym</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa wskazuje, że badania techniczne wykonuje przede wszystkim państwo członkowskie rejestracji pojazdów lub upoważniony</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			względem. Ponieważ Parlament Europejski nie dopuszcza obniżenia jakości badań technicznych (patrz: badania skuteczności hamowania samochodu; archiwizacje wyników badań itd.) proponujemy przyjęć wymagania UE jako obowiązujące w Polsce.	podmiot (art. 4 ust. 2).
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1 pkt 3)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Zgodnie z art. 86 ust. 1 pkt 3 projektowanej ustawy zakłada się powstanie stacji kontroli pojazdów Dyrektora TDT. W naszej ocenie brak jest zarówno uzasadnienia faktycznego jak i ekonomicznego dla ich powstania, a ponadto w Dyrektywie mówi się o tym, że organ nadzorujący może posiadać własne stacje, a nie o tym, że musi. Zatem posiadanie własnych stacji przez organ nadzoru, zgodnie z Dyrektywą, nie jest obowiązkowe.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektywa wskazuje, że badania techniczne wykonuje przede wszystkim państwo członkowskie rejestracji pojazdów (art. 4 ust. 2).
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	W naszym przekonaniu organizowanie sieci stacji TDT wprowadzi bardzo duże zamieszanie i niepokój wśród przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jak również samych właścicieli i użytkowników pojazdów. Spowoduje to wiele niedomówień i niejasności. Przykładem takim może być ograniczenie wykonywania badań pojazdów marki SAM w tym przyczepek lekkich. Obecnie stacje nie mogą wykonywać badań tych przyczepek bez dopuszczenia jednostkowego (Części badań homologacyjnych) realizowany przez kilka podmiotów w kraju. W związku z tym producenci przyczepki przeprowadzają takie badania w sąsiednich Czechach i sprzedają je jako sprowadzane. Oczywiście zarabiają na tym Czesi, a nie my. Następnym zamieszczeniem i ograniczeniem działalności dla firm było wprowadzenie zmiany przepisów w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia, gdzie wprowadzono zapis, że w samochodzie ciężarowym kategorii N1 i N2 o nadwoziu rodzaju BB (van i wielozadaniowy - pojazd, w którym kierowca oraz powierzchnia ładunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki) zwiększenie liczby miejsc w pojeździe może nastąpić (można przeprowadzić badanie techniczne pojazdów na SKP) tylko po przedstawieniu przez właściciela potwierdzenia przez jednostkę	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			uprawnioną prawidłowość wykonania zmian konstrukcyjnych. Ta sama sytuacja ma miejsce przy zmianach konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu ciężarowego na autobus.	
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Projekt nowych rozwiązań prawnych nie ma na celu ochrony przedsiębiorców prowadzących SKP, a takie były i są „obietnice” składane w programie wyborczym PIS oraz obecnie zapowiadane w Programie Pana Premiera Morawieckiego. Projekt przeciwnie do tych dokumentów rozszerza katalog podmiotów „quasi przedsiębiorców”, którzy mogą prowadzić na terenie kraju stacje kontroli pojazdów. Biorąc pod uwagę, że większość przedsiębiorców prowadzących SKP to mikro i mali przedsiębiorcy, dodatkowa konkurencja finansowana z pieniędzy publicznych (powszechna opłata w postaci daniny na „fundusz TDT) z pewnością przyczyni się do likwidacji wielu firm i na pewno będzie miała ujemny wpływ, na jakość przeprowadzanych badań technicznych pojazdów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw.
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Rozumiejąc potrzebę tworzenia stacji kontroli pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny (art. 86 ust. 1 pkt 3. ustawy PORD), chcemy jedynie przestrzec przed ewentualnym nadmiernym rozrostem liczby tych stacji. W praktyce stacje te będą podmiotami konkurującymi z istniejącą siecią punktów prowadzonych przez przedsiębiorców, którzy często pośrednio zaangażowani są również w działania serwisów samochodowych.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw.
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Obecnie w Polsce funkcjonuje ok. 4,7tys. stacji kontroli pojazdów i nie ma uzasadnienia zdaniem samorządu rolniczego powstawania stacji TDT.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1 pkt 3 w powiązaniu z art. 86j. ust. 1)	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Za niepokojące uważamy zmiany dotyczące roli Transportowego Dozoru Technicznego - punkt 15) a) częściowo i b) w szczególności - która to jednostka, po zmianach, będzie prowadziła działalność gospodarczą w formie prowadzenia stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, a równocześnie sprawuje sformalizowany nadzór nad wszystkimi innymi stacjami kontroli pojazdów „niższego rzędu”. Prowadzi to do swobodnego konfliktu	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw..

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			interesów.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Przechodząc do ustępu 2 nie sposób zacząć od zdania, że nigdy przedstawiciele środowiska diagnostycznego nie wnosili o przeprowadzanie badań ciągników rolniczych poza obrębem SKP. Należy tu z przekąsem stwierdzić, że niedługo wszystkie pojazdy rolników powinny być przeprowadzane poza SKP przy okazji ciągników rolniczych. Nie zgadzamy się na takie rozwiązanie. Już dużym udogodnieniem dla rolników jest wydłużenie okresu badań do dwóch lat, nie wspominamy tu o stosunkowo niskich opłatach za badania pojazdów rolniczych. Być może przy proponowanym przez nas zapisie, że to właściciel jest odpowiedzialny za stan techniczny pojazdu wprowadzanego do ruchu będzie zwolnienie tych pojazdów z obowiązku okresowych badań technicznych, podobnie jak maszyn wolnobieżnych. Proponujemy następujący zapis ustępu 2 2. Na podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się: 1) okresowe badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem pkt 3; 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6; 3) badania techniczne przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w pkt 1, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1, w zakresie długości stanowiska kontrolnego; 4) wykreślono	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o umożliwieniu badań ciągników rolniczych poza stacjami kontroli pojazdów, takie rozwiązanie jest zgodne z wdrażaną dyrektywą.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 i 3)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Wykonywanie czynności związanych z procedurą umieszczania numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ustawy, jedynie przez stacje TDT, jak zapisane jest w projekcie zmian, będzie bardzo uciążliwe dla posiadaczy pojazdów, których to dotyczy. Wyobraźmy sobie sytuację rolnika, który będzie musiał jechać kilkaset kilometrów do stacji TDT ciągnikiem ciągnąc przyczepę rolniczą, po to tylko, aby	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o przekazaniu procedury związanej z umieszczaniem numeru rozpoznawczego do kompetencji Dyrektora TDT.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dokonać tam wybicia zastępczego numeru na ramie tej przyczepy. Czynności te dotychczas wykonują okręgowe oraz podstawowe stacje z uprawnieniem „h” nadanym przez Starostę.</p> <p>Proponujemy zatem w Art. 2 ust. 2 dodać pkt 5 o brzmieniu:</p> <p>5) Procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust.2</p> <p>oraz w Art. 86 ust. 3 dodać pkt 4 o brzmieniu:</p> <p>4) Procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust. 2</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 pkt 4) w powiązaniu z art. 86 ust. 3 pkt 3	DEKRA Polska	Dopuszczenie w Ustawie możliwości przeprowadzania badań technicznych ciągników i przyczep rolniczych poza SKP nakłada na przedsiębiorców prowadzących SKP konieczność kolejnych inwestycji (mobilny sprzęt kontrolno-pomiarowy, koszty „mobilnych” diagnostów, ich delegacji). Dodatkowo wątpliwości może też budzić jakość przeprowadzonych czynności kontrolno-pomiarowych poza stacją kontroli pojazdów (m.in. brak możliwości automatycznej rejestracji badań, etc.). Ponadto w naszej opinii właściwsze wydaje się przeprowadzanie badania wszystkich ciągników również na podstawowych stacjach kontroli pojazdów lub przekazanie tych kompetencji do SKP TDT (wykonywanie badań poza SKP).	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o umożliwieniu badań ciągników rolniczych poza stacjami, takie rozwiązanie jest zgodne z wdrażaną dyrektywą.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3)	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	W roku 2010 określono ustawowo docelowy model funkcjonowania SKP z nowym podziałem na stacje podstawowe i okręgowe. Przedsiębiorcy angażując prywatne środki finansowe dostosowali się do tych wymagań. W odpowiedzi otrzymują od rządzących nową zmianę przepisów. Nikt nie analizował czy nowy system działa prawidłowo czy podział badań między stacjami daje przedsiębiorcom możliwości właściwego funkcjonowania i zapewnia poprawne ekonomiczne warunki prowadzenie tej działalności gospodarczej. Wystawiając tak duży sektor	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Stacje okręgowe zachowują możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			„usług” wykonywanych w imieniu Państwa na grę rynkową nie można tylko stwierdzić jest źle i będzie lepiej, jeżeli za to zapłacicie. Nie ma merytorycznego uzasadnienia do odebrania okręgowym SKP możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz pojazdów po zmianach konstrukcyjnych i przekazania wykonywania tych badań do SKP TDT. Zarówno wyposażenie stacji prowadzonych przez TDT, jak również uprawnienia zatrudnionych diagnostów, niczym się nie będą różnić, natomiast już dzisiaj wiadomo, że w wielu przypadkach wiedza i doświadczenie zawodowe diagnostów pracujących od dziesięcioleci na prywatnych stacjach będzie większe niż pospiesznie przyuczonych pracowników TDT.	
		PHU Orlik	...projektowany art. 86 ust. 3 znacznie ogranicza zakres przedmiotowy wykonywanych badań technicznych przez okręgowe stacje kontroli pojazdów. W obecnie obowiązującym stanie prawnym, okręgowe stacje kontroli pojazdów spełniają zadania projektowanych stacji TDT. Diagnosty pracujący w okręgowych stacjach kontroli pojazdów są zobowiązani do rozstrzygania kwestii wątpliwych i spornych w sprawach o skomplikowanym stanie prawnym, a to wymaga od nich ciągłego doszkalania się w zakresie obowiązujących przepisów i rozwiązań technologiczno - konstrukcyjnych. Wykonywanie ustawowych obowiązków przez okręgowe stacje kontroli pojazdów wymagało zaangażowania środków finansowych niezbędnych do wyposażenia stacji. Ograniczenie działalności gospodarczej jest dopuszczalne tylko w drodze ustawy i z tylko ze względu na ważny interes publiczny. W naszej ocenie, projektowane przepisy mają na celu, w perspektywie czasowej, likwidację okręgowych stacji kontroli pojazdów, a tym samym likwidację firm, w większości rodzinnych, i miejsc pracy.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w	Uważamy również, że okręgowe stacje kontroli pojazdów powinny być w dalszym ciągu upoważnione do przeprowadzania badań, które do tej pory były im przypisane. Przekazanie ich kompetencji do stacji Transportowego Dozoru Technicznego poważnie utrudni	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> <u>Jw.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polsce (ZMPD)	przedsiębiorcom wykonywanie tych badań (np. badania pojazdów do przewozów niektórych towarów niebezpiecznych) i narazi na dodatkowe i naszym zdaniem niepotrzebne koszty.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3 pkt 3)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Z powyższym uzasadnieniem koresponduje wykreślenie z ustępu 3 pkt 3, dotyczący ciągników rolniczych i przyczep rolniczych 3. Na okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się: 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów. 2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi; 3) wykreślono	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3 i 4)	Polski Związek Motorowy (PZM) 2	Ponadto wątpliwość budzi ograniczenie zapisami art. 86 ust. 3 i ust. 4 kompetencji okręgowych stacji kontroli pojazdów w zakresie pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych i po zmianach konstrukcyjnych, a także nadania numeru rozpoznawczego. Projektowana liczba stacji kontroli TDT (16) spowoduje znaczne odległości, jakie będą musiały przejechać pojazdy podlegające kontroli tylko w tych stacjach. O ile w przypadku pojazdów, których termin badania został znacznie przekroczony, może to być uznane jako zasłużona kara, to w przypadku wspomnianych pojazdów jest to znaczny koszt i utracony czas, związany z przejazdem.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3) w powiązaniu z ust. 4 pkt 3 i 4	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Nie znajdujemy uzasadnienia w odebraniu Okręgowym Stacjom Kontroli Pojazdów możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz pojazdów po zmianach konstrukcyjnych.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Najwięcej kontrowersji wzbudza w nas ust. 4, który także powinien być wykreślony w całości. Uzasadnienie wykreślenia jednak przedstawimy do każdego punktu oddzielnie. 1) okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych	<u>Uwagi częściowo uwzględnione</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1 i 2. Stacje okręgowe zachowają możliwość

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego;</p> <p>Jest to niczym nieuzasadniona zmiana w dodatku niekonstytucyjna, której skutkiem może być wprowadzanie pojazdów do ruchu bez wymaganego badania technicznego. Uciążliwość jaką wskazuje ustawodawca jest już obecnie i doprowadziła do wprowadzania pojazdów do ruchu bez właściwej adnotacji w Dowodzie Rejestracyjnym o terminie następnego badania technicznego. Należy wspomnieć, że uciążliwość ta jest w tej chwili realizowana np. poprzez: wykonywanie okresowych badań technicznych poza miejscem zamieszkania, odebraniem Dowodu Rejestracyjnego w miejscu zamieszkania, udanie się po wpis do Dowodu Rejestracyjnego do SKP w której to badanie wykonano. Często jest to odległość np. 500 km. Uzasadnienie wykreślenia tego punktu przedstawiła fundacja REWIT z którym zgadzamy się w całości (załącznik nr 2). Dodatkowo należy wskazać też 12 Grupy Roboczej, która stanowi o wprowadzeniu oznakowania zewnętrznego terminu następnego badania. Uważamy, że takie oznakowanie pozytywnie wpłynie w kierunku świadomego społeczeństwa, a nie tylko sankcji karnych.</p> <p>2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1;</p> <p>Jest to następny, korespondujący z uzasadnieniem wykreślenia z pkt 1. Przy braku akceptacji naszego stanowiska odnośnie wykreślenia należy wskazać, że punkt 1 i 2 można połączyć i zapisać i doprecyzować termin badania:</p> <p>1) badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie okresowego badania technicznego;</p> <p>3) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie</p>	<p>badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.</p> <p>Uwagi w pozostałym zakresie nie zostały uwzględnione.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>towarów niebezpiecznych; Należy ponadto zwrócić uwagę, że wynik badania technicznego, włączając dokumentację z badania technicznego właściciel pojazdu powinien przedstawić przed wydaniem decyzji Dyrektora TDT. Jest to badanie, które można zaliczyć już w obecnej chwili do badania całkowicie kontrolowanego przez TDT. Wnioskujemy zatem o wykreślenie</p> <p>4) dodatkowe badania techniczne pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych; Jak wskazaliśmy wcześniej wystarczy udostępnić Stacjom Kontroli Pojazdów dostęp do warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych. Należy wspomnieć, że był to postulat Grupy Roboczej. Przy realizacji dostępu do tych dokumentów punkt 4 można wykreślić.</p> <p>5) badania techniczne tramwajów i trolejbusów, z uwzględnieniem art. 82 ust. 7; Należy zauważyć, że badania techniczne tramwajów i trolejbusów zgodnie z delegacją art. 82 ust 7 są przeprowadzane w infrastrukturze lub właściciela, więc nie mogą być przeprowadzane na Stacji Kontroli Pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, których to ten ustęp dotyczy. Proponujemy wykreślić ze względu na nasze uzasadnienie.</p> <p>6) procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust. 2; Uwzględniając naszą propozycję, że Dyrektor TDT wydaje decyzję o umieszczeniu „numeru rozpoznawczego zapis uważamy za zbędny</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			7) ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 85. Wykazaliśmy wcześniej podstawy wykreślenia art. 85. W związku z brakiem podstawy pkt należy wykreślić.	
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	Nadawanie numerów rozpoznawczych dla pojazdów (nr nadwozia, ramy, podwozia) przez TDT - jaki cel takich rozwiązań. Wydłuży procedurę, zmusi właścicieli pojazdów do kolejnych „wycieczek”, bo stacja nie będzie mogła nadać nr rozpoznawczego. Ale wpływy z decyzji i wykonania nr oraz tabliczki znamionowej zasilą kasę TDT, gdyż pojazdy będą kierowane tylko na te stacje.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Art. 86 ust. 4 Wykreślić: pkt 1 pkt 2, pkt 3, pkt 4 Uzasadnienie: Uzasadnienie do wykreślenia pkt 1 i 2 przedstawiono przy uzasadnieniu do wykreślenia art. 84 ust. 5. Proponujemy także pozostawienie badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz dodatkowych badań technicznych pojazdów po zmianach konstrukcyjnych na Okręgowych SKP. Przekazanie badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz pojazdów po zmianach konstrukcyjnych wyłącznie do SKPTDT nie ma żadnego uzasadnienia. Obecne organy kontrolujące (w tym TDT) nie stwierdziły żadnych poważnych uchybień popełnianych przez diagnostów podczas wykonywania tych rodzajów badań, jak również środowisko diagnostów nie wskazuje na jakiegokolwiek problemy przy badaniach pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Ponadto wiedza w zakresie mechaniki pojazdowej i doświadczenie zawodowe diagnostów pracujących na OSKP są o wiele większe niż przyszłych diagnostów-pracowników TDT, którzy dopiero zdobędą wymagane uprawnienia. Zwracamy także uwagę, że analiza zmian konstrukcyjnych dokonywanych w pojazdach wykazała, że niemal wszystkie zmiany konstrukcyjne pojazdów wykraczają poza zakres	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1 i 2. Uwagi w pozostałym zakresie nie zostały uwzględnione.

Lp.	Art. projektu	Institucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			warunków i wymagań technicznych określonych w homologacji. Z uwagi na brak precyzyjnego wskazania, które zmiany mogą być sprawdzane przez OSKP w ramach badania dodatkowego pojazdu w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, a które przez SKPTDT - fikcją jest pozostawienie niektórych badań w na OSKP (wszystkie badania będą wykonywane przez SKPTDT).	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 1)	Automobilklub Polski	W nowym art. 86 ust. 4 pkt 1 po wyrazie technicznego proponuję dodać wyrazy „za wyjątkiem pojazdów historycznych”. Uzasadnienie takie samo jak do art. 84 ust. 5 Skreślenie art.86 ust. 4 pkt 1 byłoby też satysfakcjonujące.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1.
		Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	W nowym art. 86 ust. 4 pkt 1 nowelizowanej ustawy po wyrazie „technicznego” proponuję dodać wyrazy „za wyjątkiem pojazdów historycznych” Uzasadnienie takie samo jak do uwagi poprzedniej. Skreślenie art.86 ust. 4 pkt 1 byłoby też satysfakcjonujące.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1.
		Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	W art. 86 ust. 4 pkt 1 TDT proponuje, by zmienić treść zapisu w ten sposób, by zapis „okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego” zmienić w sposób zastępujący „ okresowe i dodatkowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego”. Zmiana ww. punktu zapewni jednolity zapis oraz brzmienie na gruncie całego projektu ustawy.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 1 i 2)	Institut Transportu Samochodowego	Art. 86. ust. 4 pkt 1 i 2 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić w konsekwencji wykreślenia art. 84 ust. 5.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1 i 2.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 3 i ust. 6)	Transport i Logistyka Polska (TLP)	Podobny sprzeciw budzi propozycja zawarta w proponowanym nowym brzmieniu przepisów art. 86 ust. 4 pkt 3 i ust. 6 Prawa o ruchu drogowym, zastrzegająca wyłączność 16 stacji TDT na wykonywanie badań technicznych pojazdów przystosowanych lub wyposażonych	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Jest to kilkanaście tysięcy pojazdów, które za względu na konieczność dojazdu do oddalonych w większości przypadków .o kilkadziesiąt kilometrów stacji kontroli pojazdów TDT oraz na słabą dostępność tych badań, będą wyłączone z pracy przewozowej od jednego do kilku dni. Warto wskazać, iż koszt wyłączenia z pracy przewozowej pojazdu wraz z utraconymi przychodami może dla specjalistycznego sprzętu wynosić nawet znacznie ponad kilkaset euro dziennie. W skali makro tworzy to bardzo duże i niczym nieuzasadnione koszty dla całej gospodarki narodowej.</p> <p>Przypomnijmy w tym miejscu, iż jakość badań technicznych pojazdów używanych do przewozu towarów niebezpiecznych nie budziła do tej pory zastrzeżeń ze strony służb kontrolnych, właściwych w sprawach ADR. Stan techniczny tych pojazdów nie jest jakimkolwiek problemem społecznym, ani nie stanowi przyczyny statystycznie wykrywalnej liczby wypadków drogowych. Dlatego niezrozumiałe jest pozbawienie kompetencji okręgowych stacji kontroli pojazdów, które dotychczas wykonywały te badania. W tym stanie rzeczy można uznać zaproponowane przepisy jako niezgodne z zasadą racjonalnej legislacji oraz z zasadą proporcjonalności, a także przynoszące szkody dla branży TSL oraz dla gospodarki narodowej.</p>	niebezpieczne
		Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN)	<p>Nasze obiekcje budzi propozycja zawarta w artykule 86 ust. 4 pkt 3 i ust. 6 Prawa o ruchu drogowym, która ogranicza możliwość wykonywania badań technicznych pojazdów przystosowanych bądź wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych wyłącznie do 16 stacji Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>W przypadku bardziej oddalonych obiektów ograniczenie takie będzie oznaczało ograniczenia dostępności znaczącej części posiadanej floty pojazdów dla potrzeb prowadzenia bieżącej działalności gospodarczej.</p> <p>Koszt wyłączenia z pracy przewozowej pojazdu specjalistycznego to w uśrednieniu ponad kilkaset euro dziennie, co w skali działania</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>podmiotów sektora paliwowego, ale także w skali całej gospodarki, oznacza znaczący wzrost kosztów. Może to mieć przełożenie na poziom cen paliw oferowanych kierowcom na stacjach.</p> <p>Jednocześnie trudno zdefiniować przyczyny, którymi można byłoby uzasadniać tak znaczące pogorszenie konkurencyjności sektora. W szczególności brak jakichkolwiek, docierających do branży sygnałów o wątpliwościach służb kontrolnych, właściwych w obszarze ADR, co do jakości prowadzonych aktualnie badań technicznych pojazdów.</p> <p>W naszej opinii brak jest ponadto uzasadnienia względami społecznymi, czy też statystyką przyczyn wypadków.</p> <p>Jeżeli zatem nie występują racjonalne przesłanki do tak znacznej i prowadzącej do znacznego pogorszenia konkurencyjności sektora ingerencji w wypracowany przez lata i ustabilizowany sposób funkcjonowania, POPIHN apeluje do Pana Ministra o wycofanie się z proponowanych zmian.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 5)	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Zapis ten jest nieprecyzyjny w odniesieniu do trolejbusów, które dotychczas były poddawane badaniom oddzielnie w części elektrycznej i mechanicznej. Brak jest przesłanek, które wskazywałyby konieczność badania trolejbusów w części mechanicznej przez TDT w sytuacji gdy autobusy badane są w okręgowej stacji kontroli pojazdów a nie na stacji TDT. Postulujemy o dodanie po słowie „trolejbusów” wyrazów „w części elektrycznej”.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję o przeprowadzaniu badań technicznych tramwajów i trolejbusów w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Badania te będą przeprowadzane przez wyspecjalizowanych pracowników TDT.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 5) w powiązaniu z OSR	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	- brak uzasadnienia merytorycznego dla konieczności przeprowadzania badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego wobec faktu, że badania autobusów mogą być przeprowadzane na okręgowej stacji kontroli	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję o przeprowadzaniu badań technicznych tramwajów i trolejbusów w infrastrukturze</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojazdów. Ważnym argumentem za pozostawieniem możliwości przeprowadzania badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej na okręgowej stacji kontroli pojazdów jest również dostępność tych stacji i ich odległość od zajezdni lub od sieci trolejbusowej w Gdyni, Lublinie i Tychach. Należy bowiem pamiętać, że na badanie techniczne w części mechanicznej trolejbus musi zostać do stacji kontroli pojazdów przyciągnięty przez pogotowie techniczne.</p> <ul style="list-style-type: none"> - brak uzasadnienia merytorycznego dla odebrania uprawnień przeprowadzania badań technicznych tramwajów oraz trolejbusów w części elektrycznej Instytutowi Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa a nadania ich stacjom Transportowego Dozoru Technicznego, które nie mają żadnych doświadczeń w tym zakresie. O skali niekompetencji Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie tematyki badań tramwajów mogą świadczyć dane przytoczone w Ocenie skutków regulacji, w punkcie 6 Wpływ na sektor finansów publicznych. TDT nie orientuje się ani w liczbie tramwajów eksploatowanych w Polsce ani w zakresie ich podziału na rodzaje. Według TDT liczba przebadanych tramwajów z wagonami doczepnymi w 2015 roku wynosiła 900 sztuk a z wagonami silnikowymi 2500 sztuk. W rzeczywistości w 2015 roku Instytut (pozostałe uprawnione jednostki w tym roku nie wykonywały badań tramwajów) przeprowadził łącznie 1623 badań: 684 tramwajów silnikowych, 374 przegubowych, 504 doczepnych czynnych i 57 doczepnych biernych, natomiast ogólny ilośc wszystkich tramwajów w Polsce wynosił ok. 3500 szt., w tym szacunków 1270 silnikowych, 1100 przegubowych, 1030 doczepnych czynnych i 100 doczepnych biernych. 	<p>właściciela lub posiadacza. Badania te będą przeprowadzane przez wyspecjalizowanych pracowników TDT.</p> <p>Jednostki, które obecnie wykonują badania techniczne tramwajów i trolejbusów, zachowują tę możliwość do dnia 1 stycznia 2023 r.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b	TÜV Rheinland	Jak wynika z projektowanych zmian, powstanie nowa kategoria stacji	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	<p>(art. 86 ust. 4 pkt 5) w powiązaniu z art. 86 ust. 1 pkt 3 i art. 86j ust. 1)</p>	Polska	<p>kontroli pojazdów, które m.in. jako jedyne będą uprawnione do przeprowadzania badań technicznych tramwajów trolejbusów. W ocenie TUV Rheinland Polska Sp. z o.o., przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów nie powinno zostać zastrzeżone do kompetencji wyłącznie jednego podmiotu. Przeciwnie, uprawnienia takie powinny przysługiwać podmiotom spełniającym przewidziane prawem przesłanki. Proponowane rozwiązanie spowoduje, iż badania techniczne tramwajów i trolejbusów nie będą przeprowadzane na zasadach wolnorynkowych, a wyłącznie przez jeden podmiot państwowy.</p> <p>...Proponowane rozwiązania przewidują, że Transportowy Dozór Techniczny będzie sprawdzał spełnienie wymogów koniecznych do prowadzenia stacji kontroli pojazdów, będzie prowadził rejestr przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów i wreszcie będzie sprawował nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Jednakże, jednocześnie Transportowy Dozór Techniczny będzie przeprowadzał badania techniczne pojazdów w ramach prowadzonych przez siebie stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Na skutek proponowanych regulacji dojdzie do sytuacji, w której podmiot prowadzący jedną z kategorii stacji kontroli pojazdów będzie jednocześnie decydował o uprawnieniu do prowadzenia pozostałych kategorii stacji kontroli pojazdów, a także będzie sprawował nadzór nad tymi pozostałymi kategoriami stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Należy zauważyć, iż brak przesłanek uzasadniających przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów wyłącznie przez jeden ustawowo uprawniony do tego podmiot. Postuluje się, aby badania techniczne tramwajów i trolejbusów mogły być przeprowadzane, podobnie jak badania techniczne innych pojazdów, przez podmioty spełniające ustawowe ku temu wymogi. Nie jest jasne dlaczego przeprowadzanie badań techniczne tramwajów i trolejbusów miałyby zostać ustawowo zastrzeżone do kompetencji wyłącznie jednego podmiotu.</p>	<p>Badania tramwajów i trolejbusów będą przeprowadzane w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Niezbędne jest specjalistyczne wyposażenie zapewniające odpowiednią jakość badań, jakie wyposażenie będą posiadać stacje TDT. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE badania techniczne przeprowadza w pierwszej kolejności państwo, którego zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Postulowane jest rozwiązanie, zgodnie z którym Transportowy Dozór Techniczny sprawując nadzór nad stacjami kontroli pojazdów nie będzie prowadził stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne.</p> <p>Nadmienić również należy, iż projektowane zmiany przepisów nie zawierają regulacji dotyczących zasad weryfikacji spełniania przez stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego określonych wymogów w szczególności w zakresie, o którym mowa w projektowanym art. 86a ust. 5 pkt 4) oraz pkt 5), ani także regulacji dotyczących nadzoru nad takimi stacjami kontroli pojazdów.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, należy negatywnie ocenić proponowaną zmianę przepisów w zakresie przekazania przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów do wyłącznej kompetencji stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 5)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Semantyka ust 5 wskazuje na złe przypisanie do rozdziału 4, a w szczególności do pkt 86. Zapisy te powinny się znaleźć w art. 81 dotyczącego badań technicznych. Dodatkowo ust 5 jest w konflikcie z brzmieniem proponowanego ustępu 4 pkt 1 więc powinien być wykreślony.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis jest właściwy, dotyczy zakresu badań skp. Ust. 4 pkt 1 zostanie wykreślony.
		Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Zdaniem TDT należy usunąć w art. 86 ust. 5 przysłówki „wyłącznie”. Jego zastosowanie wskazuje na okoliczność, że wyłącznie w okręgowych stacjach kontroli pojazdów przeprowadzane jest dodatkowe badanie techniczne takich pojazdów jak np.: autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h; pojazd, którego wymagania techniczne określono w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług; itd. Pozostawienie obecnego brzmienia nie zezwoli na zachowanie sensu planowanego podziału rodzajów badań technicznych pomiędzy trzy typy stacji kontroli pojazdów. Zasadne jest wskazanie w ww. ust. 5 zastrzeżenia, analogicznie do rozwiązania przyjętego w art. 86 ust. 3 pkt 1, zastrzeżenia dotyczącego ust. 4.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Semantyka ust. 6 wskazuje na złe przypisanie do rozdziału 4, a w szczególności do pkt 86. Zapisy te powinny się znaleźć w art. 81 dotyczącego badań technicznych . Dodatkowo dubluje się z zapisem ustępu 4 pkt 3 więc powinien być wykreślony.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis jest właściwy, dotyczy zakresu badań skp.
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Koncepcja wykonania badania technicznego i dozorowego w jednym miejscu i czasie jest słuszną i zasługuje na uznanie. Nie ma jednak wystarczających podstaw do proponowanej w projekcie radykalnej zmiany miejsca wykonywania tych badań. W OSR (punkt 11) czytamy: „(...) połączenia nadzoru sprawowanego przez Dyrektora TDT nad urządzeniami przewożącymi towary niebezpieczne znajdujące się na pojazdach np. cysterny, wraz z badaniami technicznymi tych pojazdów. Przyjęcie takiego rozwiązania zapewni kompleksowe sprawdzenie pojazdu jak i urządzeń technicznych podlegających pod dozór, dając tym samym gwarancję zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a jednocześnie stanowiąc znaczne ułatwienie dla przedsiębiorców transportowych”. Nie można zgodzić się z ostatnim z tych stwierdzeń, nie znalazłoby ono potwierdzenia w realiach gospodarczych. Stacje prowadzone przez TDT zapewne spełniać będą kryteria Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, ewentualnie z dodatkowym wyposażeniem wynikającym z obowiązujących już obecnie przepisów w zakresie badań pojazdów po zmianach wykraczających poza zakres homologacji oraz z wyposażeniem używanym w TDT do badań urządzeń dozorowych. Skoro więc warunki lokalowe i zasadnicze wyposażenie techniczne niczym nie różnią się od stacji prowadzonych przez przedsiębiorców (ale też podmioty nie będące przedsiębiorcami - np. policję, wojsko, szkoły, uczelnie, instytuty naukowo-badawcze) należałoby przyjąć, że badania pojazdów przewożących towary niebezpieczne może z powodzeniem wykonywać łącznie diagnosta i pracownik TDT na stacjach okręgowych (np. w podanych wcześniej do wiadomości zainteresowanych terminach). Przeniesienie uprawnień do	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z komercyjnymi skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wykonywania tego rodzaju badań do wyłącznej kompetencji TDT nie jest wbrew temu, co napisano w OSR znaczącym ułatwieniem dla przedsiębiorców transportowych. Wprowadzenie badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne wyłącznie na 16 stacjach TDT pogorszy warunki prowadzenia działalności gospodarczej dla przedsiębiorstw wykonujących tego typu przewozy. Trzeba uwzględnić sytuację gospodarczą w sektorze polskich firm transportowych, które ponoszą negatywne konsekwencje wprowadzenia np. we Francji i w Niemczech ochrony własnych rynków pracy czy spadku ilości przewozów związanych z restrykcjami UE wobec Rosji. Stacji okręgowych jest około dwa tysiące, a stacji TDT miałyby być tylko szesnaście, co oznacza drastyczne zmniejszenie dostępności do usługi badania technicznego. Odległości nieefektywnie pokonywane przez pojazdy w celu wykonania badania technicznego mogłyby sięgnąć nawet 100 i więcej kilometrów (w jedną stronę), co wygeneruje dodatkowe koszty dla przedsiębiorców i nieuzasadnione obciążenie środowiska naturalnego i dróg publicznych. Nadmienić należy, że w niektórych miastach ograniczony jest ruch pojazdów ciężarowych, więc dojazd do SKP TDT może być jeszcze bardziej uciążliwy. Biorąc pod uwagę przepisy w sprawie czasu pracy kierowców wyjazd na badanie techniczne w odległej stacji TDT mógłby trwać nawet dwa dni. W innym miejscu OSR podaje, że wydano 21649 świadectw ADR. Liczba ta obrazuje skalę dodatkowego obciążenia dla przedsiębiorców i środowiska naturalnego. Przywołane w OSR porównanie do Królestwa Niderlandów jest nieadekwatne do warunków polskich, gdyż w Holandii 16 stacji RDW (holenderskiego odpowiednika TDT) funkcjonuje na powierzchni tego kraju (41.543 km²) niewiele większej od powierzchni województwa mazowieckiego (35.579 km²) i ponad siedmiopółkrotnie mniejszej od powierzchni Polski (312.679 km²). To zestawienie Polski i Holandii nie bierze również pod uwagę różnego nasycenia obu państw infrastrukturą drogową (oczywiście na korzyść Holandii), a tym samym czasu dojazdu do stacji kontroli. Wiek pojazdów przeznaczonych do</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przewozów materiałów niebezpiecznych w Polsce jest wyjątkowo niski a ich stan techniczny przewyższa zdecydowanie inne pojazdy ciężarowe o czym świadczą kontrole Policji i ITD. Wnioskuje się zatem o wykonywanie badań technicznych i dozorowych łącznie, w okręgowych stacjach kontroli pojazdów przez diagnostę wraz z pracownikiem TDT. Proponowana w konsultowanej ustawie regulacja może budzić wątpliwości natury konstytucyjnej, w szczególności czy nie jest ona sprzeczna z zasadą proporcjonalności - zasada proporcjonalności w ujęciu szerokim szczególnie nacisk kładzie na adekwatność celu i środka użytego do jego osiągnięcia. Z powyższego wynika, iż jeżeli cel regulacji prawnej można osiągnąć przy pomocy dwóch środków, przy czym jeden z nich w większym stopniu pogarsza sytuację prawną podmiotu, to należy wybrać ten drugi. W omawianym przypadku ograniczenie liczby stacji, na których można wykonywać badania ADR z ok. 2000 do 16 stanowi nieproporcjonalne obciążenie przedsiębiorców przy jednoczesnym braku potrzeby i jakiegoś konkretnego celu takiego rozwiązania możliwego przecież do osiągnięcia istniejącymi lub dostępniejszymi środkami. Wynikające z tego rozwiązania ograniczenie swobody prowadzenia działalności gospodarczej nie ma uzasadnienia, w ten sposób nie dojdzie do adekwatnej do skali ograniczenia poprawy jakości badań środków transportu. Poprawę tą można uzyskać, zachowując możliwość przeprowadzania badań na stacjach okręgowych.</p> <p>W zakresie badań zmian konstrukcyjnych wykraczających poza zakres homologacji obecne regulacje są wystarczające, funkcjonują prawidłowo i nie ma konieczności ich zmiany. Badania te wykonywane są przez działające pod nadzorem TDT wyspecjalizowane instytucje posiadające własne okręgowe stacje kontroli pojazdów i wyszkolonych pracowników - ITS i PIMOT i przeniesienie tych badań do wyłącznych kompetencji TDT nie ma żadnego uzasadnienia.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W przesłanej opinii PISKP uważa, że przystępując do gruntownych zmian należy rozpocząć od analizy stanu obecnego. Od 21 sierpnia	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86a ust. 1)	(PISKP)	<p>2004 roku, kiedy weszła w życie ustawa o swobodzie działalności gospodarczej prowadzenie stacji kontroli stało się działalnością regulowaną. Poprzednio było wymagane zezwolenie. Taka zmiana w opinii PISKP przyczyniła się do szeregu złych zjawisk w systemie badań technicznych pojazdów w Polsce. W związku z powyższym PISKP zgłasza postulat, aby uznać działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność wymagającą zezwolenia.</p> <p>Stacja kontroli pojazdów pełni rolę reprezentanta Państwa w zakresie zapewnienia obywatelom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aktualnie obowiązujące przepisy spowodowały niekontrolowany wzrost ilości stacji, który doprowadził do konkurowania o użytkowników pojazdów kosztem jakości badań technicznych co skutkuje licznymi patologiami, w tym unikaniem wykonywania badań z wynikiem negatywnym. Obecnie stacje prowadzi wiele osób, które nie mają żadnego doświadczenia i wiedzy w zakresie techniki samochodowej, a działalność w tym zakresie traktowana jest czysto komercyjnie. Dla nich inwestycja w wybudowanie SKP ma być jedynie środkiem do uzyskania szybkiego zarobku. Z naszego doświadczenia wynika, że skala patologii na takich stacjach jest największa, albowiem na drugi plan schodzi jakość badań technicznych, a najważniejszy jest sukces ekonomiczny. Otwarcie nowej stacji w rejonie, gdzie już funkcjonuje wiele innych, a potrzeby społeczne w zakresie badań są zaspokojone, powoduje zaostrzenie walki konkurencyjnej, a tym samym obniżenie jakości wykonywanych badań.</p> <p>W naszej ocenie trudno pogodzić interes publiczny, jakim jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, z koniecznością rywalizowania przez przedsiębiorcę z coraz większą nieuczciwą konkurencją. Działalność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być w pełni działalnością wolnorynkową. Konieczne jest wprowadzenie zapisu mówiącego o tym, że działalność związana z prowadzeniem SKP jest działalnością wymagającą uzyskania zezwolenia.</p>	Podjęto decyzję, aby działalność w zakresie prowadzenia skp pozostała działalnością regulowaną.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Obecnie działający przedsiębiorcy powinni otrzymać zezwolenie z mocy prawa. Natomiast otwierający nowe SKP mogliby uzyskać zezwolenie, o ile spełnione będzie kryterium nienasycenia rynku w danym powiecie wg wskaźnika np. uzależnionego od ilości pojazdów zarejestrowanych w przeliczeniu na działające linie diagnostyczne oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii reprezentatywnej organizacji samorządu gospodarczego o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów. Rozwój systemu powinien odbywać się w sposób racjonalny i zaspokajać faktycznie istniejące potrzeby użytkowników pojazdów.</p> <p>Warto także dodać, że przedstawiona powyżej kwestia była już przedmiotem prac Grupy Roboczej utworzonej z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, która w 2013 i 2014 r. opracowała tezy dotyczące „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych oraz poprawienia ich jakości”, w której znalazła się teza o nr 15 dotycząca uznania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność licencjonowaną lub wymagającą zezwolenia. W przedstawionym projekcie nie widzimy realizacji tej tezy, która jest kluczowym rozwiązaniem potrzebnym dla uporządkowania obecnego systemu.</p> <p>Należy także wskazać, że Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 roku nr 2014/45/UE (Dz. U. Unii Europejskiej L 127/51) w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE w preambule (pkt 31) zawiera zapisy mówiące o tym, że <i>„Upoważniając stacje kontroli pojazdów na swoich terytoriach, państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę fakt, że dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady wyłącza ze swojego zakresu stosowania usługi świadczone w interesie ogólnym w dziedzinie transportu.”</i></p> <p>Kolejny punkt preambuły (pkt 36) stanowi o tym, że <i>„Aby zapewnić</i></p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>trwałe utrzymanie wysokiej jakości badań, państwa członkowskie powinny ustanowić system zapewnienia jakości, który obejmuje proces wydawania zezwoleń na prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego, ich nadzoru oraz cofania, zawieszania lub anulowania.</i></p> <p>W artykule 3 pkt 9 Dyrektywy wprowadzono także definicję badania technicznego pojazdu. Zgodnie z nią „badanie zdatności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z załącznikiem I, której celem jest zapewnienie, aby pojazd mógł być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i spełniał wymagane i obowiązkowe kryteria bezpieczeństwa i ochrony środowiska.</p> <p>W art. 3 pkt 15 zdefiniowana została także stacja kontroli pojazdów, która oznacza organ lub podmiot, publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Badanie techniczne pojazdu (zgodnie z definicją dyrektywy 2014/45/UE) nie jest usługą. Diagnosta wykonuje czynności kontrolne stanu technicznego pojazdu decydując o dopuszczeniu go do ruchu drogowego.</p> <p>We wspomnianej Dyrektywie 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. U. L 376 z 27.12.2006) w pkt 21 wyłącza się usługi związane z transportem z zakresu jej zastosowania.</p> <p>W naszej ocenie wskazuje to jednoznacznie na tendencję, także ustawodawcy europejskiego, aby działalność związana z tą gałęzią gospodarki, a tym bardziej dotycząca bezpośrednio zapewnienia przez Państwo bezpieczeństwa obywateli, nie była w pełni traktowana jako wolnorynkowa.</p> <p>...przedstawiony do konsultacji projekt nie implementuje przytoczonych powyżej zapisów Dyrektywy.</p> <p>W ocenie Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów od tej fundamentalnej zmiany należałoby zacząć udoskonalenie systemu badań technicznych pojazdów w Polsce, gdyż jest to główna przyczyna</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>powstania wszystkich patologii.</p> <p>W naszej ocenie rektyfikacja obecnego stanu w tym zakresie jest nie tylko niezgodna z przepisami Unii Europejskiej ale i negatywnie wpływa na jakość badań technicznych w naszym kraju... Niezależnie od wskazanej już argumentacji, należy w tym miejscu podnieść, że w obecnej ustawie o swobodzie działalności gospodarczej w art. 75 ust. 1 wskazano, że każda działalność gospodarcza, której prowadzenie ma wpływ pośrednio lub bezpośrednio na bezpieczeństwo obywateli wymaga uzyskania zezwolenia (np. pkt 17, działalność opisana w ustawie - prawo farmaceutyczne, pkt 18 działalność określona w ustawie o transporcie drogowym). Dodatkowo powyższe wywody znajdują swoje wzmocnienie i potwierdzenie w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Analiza orzeczenia z 15 października 2015 r. w sprawie o sygn. C-168/14 prowadzi do wniosku, że działalność w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie powinna być traktowana jako stricte usługa i może być objęta systemem zezwoleń w celu ochrony konsumentów i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informacją istotną płynącą z tego orzeczenia jest także to, że system taki już funkcjonuje w innych państwach członkowskich UE. Warto dodać także, że w piśmie skierowanym do Izby z 28 czerwca 2016 r. (znak: DPR-81-506/16/GP) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wskazuje, że przyjęcie systemu zezwoleń zamiast systemu działalności regulowanej nie jest sprzeczne z naszym ustawodawstwem i pozostaje w gestii twórców nowych rozwiązań prawnych, a zatem możliwym jest wprowadzenie do polskiego systemu prawnego zapisów regulujących liczbę stacji kontroli pojazdów, jak również stymulowanie powstawania nowych w oparciu o system zezwoleń. Jeśli obecny projekt ustawy ma określać ramy systemu badań technicznych pojazdów w perspektywie najbliższych lat (poprzednie zmiany w tym zakresie funkcjonują od przeszło dekady) to należy budować go na nowo w oparciu o prawidłowe założenia oraz przy wyciąganiu wniosków na temat prawidłowości działania obecnie</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>funkcjonującego systemu. Tworzenie tak gruntownej reformy daje nam wszystkim niepowtarzalną szansę na przeprowadzenie udoskonalenia systemu w celu poprawy bezpieczeństwa obywateli. W naszej ocenie takiej szansy obecnie nie można nie wykorzystać. Zatem wnosimy o zmianę treści art. 86a ust. 1 i ust. 5 projektowanej ustawy w następujący sposób:</p> <p>„1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów wymaga uzyskania zezwolenia wydawanego w formie decyzji administracyjnej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego”</p> <p>W ust. 5 dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:</p> <p>„6) będzie prowadził stację kontroli pojazdów na terenie powiatu, w którym liczba zarejestrowanych pojazdów przypadających na jedną linię diagnostyczną działającą już w stacjach kontroli pojazdów jest większa niż 5000,</p> <p>7) uzyskał pozytywną opinię reprezentatywnej organizacji samorządu gospodarczego o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającą przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów”.</p> <p>Dodanie pkt 7) do art. 86a ust. 5 ma na celu społeczną kontrolę nad poprawnością stosowania zapisów ustawy i zapewnienie racjonalnego wydawania zezwoleń dla nowych stacji kontroli pojazdów. Podobne rozwiązania funkcjonują także w innych krajach europejskich.</p> <p>W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r., nr 584 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>w art. 75 dodaje się ust. 2b w brzmieniu:</p> <p>„2b. Uzyskania zezwolenia wymaga prowadzenie przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w postaci stacji kontroli pojazdów, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”</p>	
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Proponujemy zmienić treści:</p> <p><i>Art. 86a ust.1 Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów wymaga uzyskania zezwolenia wydawanego w formie decyzji administracyjnej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</i></p> <p>W związku z powyższym należy odpowiednio uzupełnić również zapisy art. 75 ustawy z 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej dot. konieczności uzyskania zezwolenia dla przedsiębiorcy prowadzącego działalność w postaci stacji kontroli pojazdów.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję, aby działalność w zakresie prowadzenia skp pozostała działalnością regulowaną.</p>
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	<p>Projekt ustawy w zasadniczej swojej części dotyczy zmiany funkcjonowania systemu badań technicznych w Polsce oraz zasad wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia Stacji kontroli pojazdów „SKP”. Dokonując oceny tego projektu nie bez znaczenia jest fakt, że prowadzenie SKP jest działalnością regulowaną w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Związek nie ocenia czy jest to właściwe unormowanie prawne tego rodzaju działalności gospodarczej, zwracamy jednak uwagę, że taki stan prawny przekłada się na wszystkie aspekty podejmowania, prowadzenia oraz nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Wybiórcze stosowanie ustawy o swobodzie działalności gospodarczej w tym podjęta w projekcie próba wyłączenia części jej przepisów dotyczących zasad prowadzenia kontroli, w żaden sposób nie poprawi nadzoru nad SKP, ponieważ zgodnie z ustawą, to działalność gospodarcza podlega kontroli. Błędym rozwiązaniem przyjętym w projekcie ustawy jest</p>	<p><u>Uwaga ogólna.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wylączenie jej fragmentu na rzecz odrębnie ustanowionych zasad nieobejmujących pełnego zakresu działalności SKP. Takie rozwiązanie prawne spowoduje dualizm proceduralny w prowadzeniu kontroli na SKP skutkujący potencjalnym konfliktem w relacji kontroler – przedsiębiorca.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 5 pkt 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Obawiamy się, że dopuszczenie możliwości prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez przedsiębiorców zagranicznych posiadających oddziały na terytorium RP może stanowić zagrożenie dla polskich małych i średnich przedsiębiorców prowadzących SKP, którzy nie mają tak dużego kapitału jak duże podmioty zagraniczne i mogą zostać przez nich przejęci.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ograniczanie swobody działalności gospodarczej jest niedopuszczalne.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 86a ust. 5 pkt 1 dlatego nie chronimy swojego rynku przed konkurencją zagraniczną, (wg. naszej wiedzy) państwa UE szczególnie Niemcy nie zezwalają na prowadzenie takiej działalności przez obce podmioty	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ograniczanie swobody działalności gospodarczej jest niedopuszczalne.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy zachować dotychczasowe brzmienie, czyli wykreślić " <i>lub oddział</i> ". Uzasadnienie: Proponowana zmiana wprowadza na rynek badań technicznych duże zagraniczne podmioty. Biorąc pod uwagę fakt, że SKP prowadzą mali i mikro przedsiębiorcy, ustawodawca powinien chronić krajowy rynek pracy, natomiast wprowadzona zmiana spowoduje, że w naszym kraju pojawią się stacje kontroli pojazdów prowadzone przez obce podmioty, które posiadając o wiele większy kapitał będą eliminować naszych pracodawców. Ponadto zwracamy uwagę, że wzrost ilości SKP będzie powodował spadek jakości badań technicznych pojazdów, więc należałoby raczej limitować ilość SKP, zamiast dopuszczać na ten rynek nowe zagraniczne podmioty.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ograniczanie swobody działalności gospodarczej jest niedopuszczalne.
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Polska Izba Stacji	W art. 86a ust. 5 pkt 3, art. 86t ust. 1 pkt 5, art. 86n ust.1 pkt 4	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86a ust. 5 pkt 3) oraz art. 86n ust. 1 pkt 4 i art. 86t ust. 1 pkt 5	Kontroli Pojazdów	projektowanej ustawy wskazano, że warunkiem prowadzenia stacji kontroli pojazdów lub ośrodka szkolenia diagnostów lub wykonywania zawodu diagnosty jest brak prawomocnego skazania za przestępstwo skarbowe. O ile w przypadku przestępstwa przeciwko dokumentom jest to zasadne ze względu na rodzaj wykonywanej działalności gospodarczej, to nie widzimy uzasadnienia do rozszerzania takiego zakazu również na inne rodzaje przestępstw w tym przestępstwa skarbowe. Obawiamy się, że przepis ten np. będzie używany przeciwko przedsiębiorcom, w sytuacji gdy w terminie nie złożą stosownej deklaracji podatkowej, co będzie powodowało w konsekwencji dla nich zakaz wykonywania działalności gospodarczej.	Nieżłożenie w terminie deklaracji podatkowej nie jest przestępstwem, lecz wykroczeniem skarbowym.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jest to niezgodne z zapisem, że Transportowy Dozór Techniczny prowadzi działalność gospodarczą. W związku z powyższym, czym będzie działalność Dyrektora TDT Stacji Kontroli skoro ma przynosić zysk wykazany w OSR? Proponujemy także w związku z tym, że cały czas nie zgadzamy się na to, żeby Transportowy Dozór Techniczny był zwolniony z wymogów ogólnie obowiązujących, proponujemy w to miejsce wprowadzić zapis, który będzie obligował przedsiębiorcę do odpowiedzialności za wykonywane badania techniczne na podobieństwo certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Nasza propozycja brzmienia pkt 6: 6. Posiada certyfikat kompetencji na prowadzenie Stacji Kontroli Pojazdów Należy zauważyć przy okazji, że Grupa Robocza wnosila w tezie 15 o działalność licencjonowaną.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować ze stacjami prowadzonymi przez przedsiębiorców. Zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, badania techniczne pojazdów wykonuje państwo lub upoważnione przez nie podmioty.
		PHU Orlik	Nieuzasadnione wydaje się wyłączenie dyrektora TDT w zakresie prowadzonych przez niego stacji z pod reżimu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (dalej: SDG) (projektowany art. 86a ust. 6). W naszej ocenie stacje TDT w istotny sposób wpłyną na zakłócenie wolnej konkurencji wśród funkcjonujących	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obecnie 4600 stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną i jej warunki zostały określone w art. 86a ust. 5 ustawy SDG. Dyrektor TDT nie będzie więc obowiązany stosować się do przepisów min.: w zakresie określenia działalności wykonywanej przez Dyrektora TDT jako działalności regulowanej, niewykorzystywania środków publicznych w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej czy odpowiedzialności w związku ze skazaniem za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe. Takie uprzywilejowanie jest sprzeczne z art. 32 Konstytucji, który stanowi, że wszyscy są wobec prawa równi, wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne i nikt nie może być dyskryminowany w życiu (...) gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny. W ręku dyrektora TDT skupione zostały uprawnienia do decydowania o funkcjonowaniu lub zakończeniu działalności stacji, przeprowadzania w nich szeregu kontroli planowych i niezapowiedzianych, nadawania, cofania i zawieszania uprawnień diagnostom, a także kompleksowy nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi działalność szkoleniową dla diagnostów.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86b ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Zapis o prowadzeniu rejestru jest zgodny z także z zapisami tezy 2 Grupy Roboczej. Chcemy nadmienić, że rejestr SKP jest już prowadzony w ramach CEPIK-u. Jednakże nie ma zapisów do weryfikacji istniejących stacji przez nadzorujących i porównywania go z CEPIK. Uważamy, że to MSW jest organem właściwym do prowadzenia takiego rejestru Stacji Kontroli Pojazdów w systemie CEPIK, a organy nadzorujące SKP do weryfikacji tych zapisów oraz nanoszenia zmian, dotyczących funkcjonowania i zakresu wykonywanych badań.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Została podjęta decyzja o przekazaniu całości nadzoru nad skp Dyrektorowi TDT.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86b ust. 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86b ust. 2 doszło do oczywistej omyłki legislacyjnej tj. frazę „stronie podmiotowej” należy zastąpić na „stronie internetowej”.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Określenie „strona podmiotowa” nie jest błędem, lecz oznacza stronę</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				Biuletynu Informacji Publicznej poszczególnego organu. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie Biuletynu Informacji Publicznej w § 1 pkt 1 lit. b stanowi, że rozporządzenie określa szczegółowe wymagania dotyczące układu ujednoczonego systemu stron Biuletynu Informacji Publicznej, w szczególności standardy struktury stron podmiotowych Biuletynu Informacji Publicznej.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86c ust. 5)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Zasadne jest również możliwości uzupełnienia art.86c o ust. 5 w brzmieniu: „Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.” Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.” Dodanie takiego zapisu wpłynie na przyspieszenie postępowania w zakresie wiarygodności przedsiębiorcy w zakresie prowadzenia przez niego działalności w formie stacji kontroli pojazdów. Dodatkowo zostanie zachowana swoista analogia, bowiem zapis dotyczący ww. oświadczenia znajduje się przy funkcjonowaniu stacji kontroli pojazdów po śmierci przedsiębiorcy (art.86g. ust.2).	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86d ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Następnie należy wziąć pod uwagę art. 86c, jednakże mamy wątpliwości czy zgodnie z ustawą o działalności gospodarczej mają to być Jednostki Samorządu Terytorialnego, czy też wskazywany Dyrektor TDT. Nasze wątpliwości są tym większe, jak czytamy o gloryfikacji TDT np. w art. 86 d wraz z uzasadnieniem do czynności, które ten podmiot obecnie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór starostw nad skp jest nieefektywny, co wynika z kontroli NIK. Procedury w zakresie nadzoru są

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		(OSDS)	<p>wykonuje, a są wskazywane, jako istotne nowe rozwiązanie. Przekonuje nas to do stwierdzenia, że autorem przedmiotowego projektu ustawy jest wynoszony na piedestał Transportowy Dozór Techniczny. Instytucja pozbawiona skromności oraz przedstawiana w projekcie, jako jedyna i niezastąpiona, co w zderzeniu z wynikami Kontroli NIK powinna być postrzegana jako instytucja nie wywiązująca się w odpowiedni sposób ze swoich obowiązków.</p> <p>Nigdzie nie są wskazane procedury, jakimi będzie się posługiwał Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Należy w tym miejscu wskazać, że zgodnie z dalszymi wpisami wszystko będzie w gestii Dyrektora TDT, bez nakładania (wyznaczania) norm prawnych, a przynajmniej nigdzie niepublikowanych. Na co nasze Stowarzyszenie nie może dać przyzwolenia.</p> <p>Wszystkie zadania, jakie nakłada się na dyrektora TDT związane z uzyskaniem wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących Stacje Kontroli Pojazdów są już wypełniane przez Jednostki Samorządu Terytorialnego zgodnie z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej. Nie widzimy tu żadnych nowinek jedynie przekazanie zadań z JST do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wykazaniem, że czynności te będą generowały koszty po stronie przedsiębiorcy. Uważamy, że koszty przedsiębiorcy, które będą stanowiły przychód Transportowego Dozoru Technicznego stały się przyczyną niepotrzebnych i nieuzasadnionych zmian.</p>	określone w projekcie ustawy.
		Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Dodatkowo mając na uwadze załącznik nr V do Dyrektywy 2014/45/UE proponujemy zmianę zapisów art. 86d oraz art. 86i projektowanej ustawy. Proponowane przez nas zapisy gwarantują spełnienie minimalnych wymagań określonych ww. dyrektywie jak również zapewnią transparentność oraz niezależność wydzielonych pionów w strukturze Transportowego Dozoru Technicznego wykonujących określone czynności powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Technicznego zgodnie z zapisami projektowanej ustawie. W związku z powyższym proponujemy wprowadzić zapisy o następującej treści:</p> <p><i>Art. 86d. 1. Wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dokonuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego na wniosek przedsiębiorcy.</i></p> <p><i>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa art. 86a ust. 5 oraz poddaniu się przez przedsiębiorcę sprawdzeniu, o którym mowa w art. 86i ust. 1 lit. a:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) dokonuje wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;</i> <i>2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy;</i> <i>3) wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu.</i> <p><i>Art. 86i.1 Dyrektor TDT przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>a) pierwsze sprawdzenie stacji kontroli przed wpisem do rejestru,</i> <i>b) okresowe sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, co 5 lat w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań. Z czynności sprawdzających sporządzany jest protokół.</i> 	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86e)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Art. 86e - termin 7 dni na zgłoszenie zmian dla dyrektora TDT przez SKP. Termin wyjątkowo krótki. Inne rodzaje działalności dopuszczają wielokrotnie dłuższe terminy na zgłoszenie zmian np. ustawa o transporcie drogowym 28 dni.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zasadne jest wydłużenie terminu do 14 dni.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86f)	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców	Art. 86f w ust. 1 pkt 2 wykreślić wyrazy „ <i>wyposażenia kontrolno-pomiarowego</i> ”	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Już obecnie przewidziany jest brak

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Auto-Transbud	<p><i>lub</i>”. ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"ust.2 Uzyskanie nowego wpisu do rejestru nie jest wymagane w przypadku zmiany stanu faktycznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jeżeli zostało ono poddane sprawdzeniu uzupełniającemu przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Sprawdzenie uzupełniające podlega opłacie" <i>ust. 4 otrzymuje brzmienie:</i></p> <p>"ust.4 W przypadku wymiany wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz przekazania tego wyposażenia do kontroli metrologicznej lub naprawy, przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów obowiązany jest zawiadomić o tym Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 7 dni od dnia wymiany lub przekazania</p> <p>Uzasadnienie: Zmiana warunków lokalowych nie musi wiązać się z nowym wpisem, tj. nowym numerem SKP. W przypadku, gdy zmiana warunków lokalowych nie powoduje zmiany adresu, przeniesienia SKP do innego lokalu, itp. wystarczająca jest weryfikacja warunków lokalowych w ramach sprawdzenia uzupełniającego. Taka procedura uchroni przedsiębiorców od niepotrzebnych kosztów i działań związanych z koniecznością uzyskania nowego wpisu (na przykład z: wymianą pieczętek, wypełnianiem wniosku o wpis ,itp.) Zmiana wyposażenia kontrolno-pomiarowego bez zmiany pozostałych warunków prowadzenia SKP nie powinna być objęta koniecznością wizyty pracownika TDT na stacji, oraz koniecznością wniesienia opłaty związanej ze sprawdzeniem. Wymiana wyposażenia lub przekazanie go do kontroli metrologicznej lub naprawy powinno być jedynie zgłaszane przez przedsiębiorcę, natomiast sprawdzenie powinno następować w ramach corocznych lub doraźnych kontroli.</p>	konieczności nowego wpisu w zakresie zmiany warunków lokalowych, jeżeli zostanie przeprowadzone sprawdzenie uzupełniające.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86f. ust. 1, 4	Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji	Dotyczy wyposażenia SKP. Analiza ... nie pozwala na jednoznaczną interpretację projektu	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	oraz 5)	BOSMAL	przepisów, np.: <ul style="list-style-type: none"> - czy SKP może prowadzić działalność po przekazaniu całego lub części wyposażenia do kontroli metrologicznej lub naprawy po spełnieniu warunku zawiadomienia Dyrektora TDT – ust. 4. - jakie przepisy są przewidywane w rozporządzeniu, które zostanie wydane przez Ministra właściwego do spraw transportu – art. 86k ust. 1 pkt 1 	Przepisy jednoznacznie wskazują, że badania mogą być przeprowadzane jedynie przy użyciu odpowiedniego wyposażenia. Przepisy projektowanych rozporządzeń wykonawczych nie podlegają konsultacji na aktualnym etapie konsultacji projektu ustawy.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86h ust. 2 pkt 3 i ust. 3 pkt 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86h ust. 2 pkt 3 i ust. 3 pkt 1 jako rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów uznano niezgodne ze stanem faktycznym wydawanie przez diagnostów dokumentów z badania technicznego. Taka konstrukcja normy zakłada bezpośrednią odpowiedzialność pracodawcy poprzez zakaz wykonywania przez niego działalności gospodarczej za niezgodną z prawem pracę jego pracowników w każdym przypadku tj. niezależnie od staranności w nadzorze. W naszej ocenie takie uregulowanie jest całkowicie niezgodne z zasadą konstytucyjnej proporcjonalności odpowiedzialności za czyn i jako takie jest całkowicie nie do przyjęcia. Niemożliwym jest, szczególnie w przypadku dużych podmiotów w postaci funkcjonowania spółek prawa handlowego sprawowanie nieustannego nadzoru nad pracą pracowników. Odpowiedzialność w tym zakresie powinna dotyczyć jedynie bezpośrednich sprawców. W związku z tym, że projekcie zakłada się, że działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów jest objęta częściowo zapisami ustawy o swobodzie działalności gospodarczej to decyzja w tym przedmiocie będzie ustawowo natychmiast wykonalna i z mocy prawa będzie zakazywać wykonywania działalności w tej postaci na lat 3. Postulujemy zatem całkowite wykreślenie tego zapisu z projektu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników	Zaproponowana forma przepisu pozbawia uprawnień do prowadzenia stacji przez przedsiębiorcę, u którego zatrudniony jest diagnosta, który dopuścił się rażących zaniedbań poprzez wydawanie dokumentów nie zgodnie ze stanem faktycznym dotyczących badań technicznych. W	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polskich (SIMP)	zdecydowanej większości przypadków przedsiębiorca pomimo dołożenia należytej staranności nie będzie miał na to wpływu. Naszym zdaniem takie uregulowanie jest całkowicie niezgodne z zasadą konstytucyjnej proporcjonalności odpowiedzialności za czyn i jako takie jest całkowicie nie do przyjęcia.	odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86h ust. 3)	Instytut Transportu Samochodowego	Art. 86h ust. 3 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić. Uzasadnienie Próba zdefiniowania rażącego naruszenia wykonywania warunków działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie powiodła się, gdyż w myśl proponowanych w projekcie zapisów każda niezgodność w wydanym zaświadczeniu byłaby rażącym naruszeniem i dawała podstawę do wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Należałoby stworzyć zamknięty katalog konkretnych przypadków, które są rażącym naruszeniem, o którym tu mowa, lub też pozostawić to do oceny organu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji.
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	... art. 86 h ust 3. Uważamy, że powinno nastąpić rozróżnienie odpowiedzialności diagnosty za przeprowadzenie niewłaściwego badania od odpowiedzialności przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. W przypadku, gdy przedsiębiorca dołożył wszelkich starań, aby badania były przeprowadzane prawidłowo (odpowiednie wyposażenie, odpowiednie szkolenia dla diagnosty, itp.), nie może być karany za to, że diagnosta przeprowadził niewłaściwie badanie techniczne.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy wykreślić pkt 1. Uzasadnienie: Przedsiębiorca nie powinien odpowiadać za błędy merytoryczne popełnione przez diagnostę.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Art. 86h ust. 3 - rażącym naruszeniem warunków działalności gospodarczej jest: - wielokrotne przeprowadzanie badań technicznych niezgodnie z zakresem i sposobem wykonania badań; - wielokrotne przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; - odmowa poddania się kontroli. „Wielokrotność” jest pojęciem nieostrym i z tego powodu nieegzekwowalnym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne dodawanie pojęcia „wielokrotność”, ponieważ brzmienie poszczególnych czynności jakie ustawodawca zawarł w 86h ust. 3 wskazuje, że rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej jest co najmniej ich kilkukrotne wykonanie.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86i ust. 1)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Dodatkowo mając na uwadze załącznik nr V do Dyrektywy 2014/45/UE proponujemy zmianę zapisów art. 86d oraz art. 86i projektowanej ustawy. Proponowane przez nas zapisy gwarantują spełnienie minimalnych wymagań określonych ww. dyrektywie jak również zapewnią transparentność oraz niezależność wydzielonych pionów w strukturze Transportowego Dozoru Technicznego wykonujących określone czynności powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego zgodnie z zapisami projektowanej ustawy. W związku z powyższym proponujemy wprowadzić zapisy o następującej treści: <i>Art. 86d. 1. Wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dokonuje Dyrektor Transportowego Dozoru</i>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>Technicznego na wniosek przedsiębiorcy.</i></p> <p><i>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa art. 86a ust. 5 oraz poddaniu się przez przedsiębiorcę sprawdzeniu, o którym mowa w art. 86i ust. 1 lit. a:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) dokonuje wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;</i> <i>2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy;</i> <i>3) wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu.</i> <p><i>Art. 86i.1 Dyrektor TDT przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>a) pierwsze sprawdzenie stacji kontroli przed wpisem do rejestru,</i> <i>b) okresowe sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, co 5 lat</i> <p><i>w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań. Z czynności sprawdzających sporządzany jest protokół.</i></p>	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 86i proponujemy aby przewidziane co 5 lat badanie SKP połączone z odnowieniem decyzji zezwalającej na prowadzenie stacji połączyć z badaniem opisanym w art. 86j ust. 3 pkt 2 i w związku z tym, że podczas kontroli corocznej podlegają te same elementy co podczas wydawania decyzji wskazane byłoby zrezygnowanie z odnawiania decyzji co 5 lat i dodatkowych czynności z tym związanych.	<u>Uwaga nieaktualna</u> - Zrezygnowano z okresowego badania skp co 5 lat.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy wykreślić ust. 1. Uzasadnienie: Wyposażenie kontrolno-pomiarowe i warunki lokalowe są sprawdzane w ramach corocznych kontroli.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
Art. 1 pkt 15 lit. b		Polska Izba Stacji	W art. 86i ustawy pozostawia się w obrocie prawnym instytucję	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86i ust. 1) w powiązaniu z art. 10	Kontroli Pojazdów	<p>sprawdzenia stacji w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych co 5 lat. Koszt takiego odbioru ma wzrosnąć o 100% tj. do kwoty 1400 zł. Skoro projekt zakłada permanentny nadzór stacji przez TDT to brak jest potrzeby utrzymania w obrocie prawnym instytucji odbiorów stacji w 5 - letnim odstępie czasu. Przepis powinien dotyczyć tylko nowych stacji. Decyzja poświadczająca zgodność wyposażenia i warunków lokalowych stacji powinna być co do zasady bezterminowa, z zastrzeżeniem konieczności nowego lub uzupełniającego odbioru w przypadku zmiany stanu faktycznego jak proponuje się w art. 86f projektu. Proponowana zmiana powoduje też bezprzedmiotowość wprowadzenia art. 10 przepisów końcowych dotyczącego uznawania ważności dotychczasowo wydanych poświadczeń na lat 5. W tym przepisie także ustawowo, powinno się uznać, że dotychczas wydane poświadczenia są bezterminowe. Zatem art. 86i ust.1 i art. 10 przepisów końcowych powinien mieć brzmienie:</p> <p>„1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego dokonuje na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, na której dotychczas nie wykonywano badań technicznych pojazdów, w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań.”</p> <p>„Art. 10 Poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla stacji kontroli pojazdów, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane”</p>	Zrezygnowano z co 5-letniego badania skp. Niezasadna jest proponowana zmiana art. 10.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji	art. 86i, art. 86j ust. 3 pkt. 2a - po co kolejna kontrola, skoro TDT będzie na bieżąco kontrolował skp zarówno pod względem wyposażenia, warunków lokalowych jak i jakości badań, a przedsiębiorca ma obowiązek informowania o zmianach. Kolejna horrendalna opłata	Uwaga uwzględniona. Zrezygnowano z co 5-letniego badania skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	wpływająca na konto TDT i przy tym niczym nie uzasadniona.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86i ust. 1) w powiązaniu z art. 86j ust. 3 pkt 2 lit. a	DEKRA Polska	Projekt ustawy przewiduje, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie dokonywał co 5 lat sprawdzenia SKP w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badan technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badan (Art. 86i ust. 1) oraz, że ten sam organ będzie kontrolował SKP min. raz w roku zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badan technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań (Art.86a ust 5, pkt4). W związku z tym, że kontroli corocznej podlegają te same elementy, co podczas wydawania decyzji wskazane byłoby rozważenie rezygnacji z odnawiania decyzji co 5 lat i dodatkowych czynności z tym związanych.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zrezygowano z co 5-letniego badania skp.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j)	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Zgodnie z projektem ustawy Dyrektor TDT otrzyma niemal nieograniczoną i w żaden sposób niekontrolowaną władzę nad systemem przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Skupienie w jednym organie wszystkich elementów nadzoru nad działalnością SKP z jednoczesnym umożliwieniem temu organowi przeprowadzania badań technicznych pojazdów na własnych stacjach jest, co najmniej nieetyczne i będzie w przyszłości prowadzić do nadużyć ze strony TDT. Opisane w projekcie ustawy procedury wydawania uprawnień, ustaleń z kontroli oraz cofania uprawnień zarówno wobec przedsiębiorców, jak też wobec diagnostów, nie przewidują nawet możliwości skutecznego odwołania się od decyzji wydanej przez TDT do innej instytucji. Powstaje pytanie - Jak zapisany w projekcie ustawy: "Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w celu zapewnienia obiektywizmu i wysokiej, jakości badań technicznych (..)" będzie prowadzony na zasadzie dwuinстанcyjności"? Jeżeli faktycznie ma dojść do poprawy i podniesienia skuteczności nadzoru nad SKP to czynności w zakresie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór starostw nad skp jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK. Stacje TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>nadzoru powinien nadal wykonywać w pierwszej instancji Starosta, natomiast Dyrektor TDT powinien weryfikować prawidłowość sprawowanego nadzoru (kontrole w starostwie, kontrole weryfikujące na SKP w zakresie sprawdzenia prawidłowości prowadzenia działalności gospodarczej oraz wykonywania badań technicznych pojazdów. Szczególnie ważne w tym systemie byłoby zajmowanie wiążącego stanowiska w sprawach różnic w interpretacji przepisów, itp.). Wskazany w uzasadnieniu do ustawy brak przygotowania starostw do sprawowania nadzoru to niepotrzebna nikomu demagogia wystarczy tylko wskazać, że starostowie realizują to zadanie od około 20 lat. Obecnie TDT również nie jest przygotowany do realizacji tego zadania personel ma być dopiero rekrutowany nie wspominając o braku praktyki i specjalistycznego szkolenia. Koszty przygotowania starostw i TDT do wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE są porównywalne, natomiast o wiele mniejsze będą koszty utrzymania pracowników realizujących kontrolę i nadzór w przypadku pozostawienia tego zadania w kompetencji starosty. Projekt wskazuje jednak n inne nowatorskie podejście do sprawowania nadzoru – starosta wykonywał to zadanie z wykorzystaniem środków własnych, natomiast TDT za przeprowadzane kontrole oraz wykonywanie innych czynności na SKP będzie pobierał wysokie opłaty. Trudno się oprzeć wrażeniu, że zmiana systemu to typowy skok na kasę w wykonaniu TDT.</p>	
		<p>Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych</p>	<p>Nadzór nad SKP. Popieramy rolę TDT w tej sprawie. Proponujemy tu zaangażować Delegatury Terenowe i oddziały TDT do kontroli SKP w rejonie działań przedstawicielstw TDT. Tym samym każde z ogniw TDT będzie realizowało kontrolną rolę nad SKP, a Dyrektor TDT jest wówczas instancją odwoławczą.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję o przekazaniu nadzoru nad skp Dyrektorowi TDT.</p>
		<p>Związek Powiatów Polskich (ZPP)</p>	<p>Związek Powiatów Polskich przedmiotowy projekt w jego obecnym kształcie ocenia negatywnie. Zamiast tego jednym z głównych rozwiązań przewidzianych w projekcie ustawy jest znaczące zwiększenie kompetencji Transportowego Dozoru Technicznego, w szczególności poprzez pozbawienie starostów</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>całokształtu zadań z zakresu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Uzasadniane jest to różnymi argumentami, które jednak po dokładniejszej analizie okazują się chybione. W szczególności wskazuje się, iż:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrola nad całym obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinna być skoncentrowana w rękach organu państwowego”. Przedmiotowa dyrektywa w swoim art. 3 pkt 16 zdefiniowała pojęcie „organu nadzoru” jako organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Dyrektywa dodaje, że organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów. Na tym tle należy podkreślić, że organy samorządowe co prawda nie są organami administracji rządowej, jednak pozostają organami państwowymi. Samorząd terytorialny jest częścią państwa, nie wolno więc posługiwać się argumentem, że organ państwowy musi oznaczać organ podległy odpowiedniemu ministrowi. <p>Co więcej - sama dyrektywa podkreśla, że organ nadzoru może od strony organizacyjnej obejmować kilka organów administracji - realizujących różny zakres zadań. W tym miejscu warto podkreślić, że przywoływana przez projektodawców „Strategia” postulowała zmianę kompetencji organów sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów poprzez rozdzielenie kompetencji do kontroli w obszarze administracyjnym i kontroli obejmującej wyposażenie kontrolno-pomiarowe stacji kontroli pojazdów oraz jakość badań technicznych pojazdów (teza nr 16). Nie zostało to w żaden sposób rozważone;</p> <ul style="list-style-type: none"> • „jedynym organem, który jest w stanie podjąć wiarygodne zadania w tym zakresie jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. [...] Urząd obsługujący Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających". Należy w tym miejscu przytoczyć wyniki kontroli NIK dotyczącej wykonywania zadań przez Transportowy Dozór Techniczny w latach 2012-2015. NIK stwierdził, że TDT „nie wykazywał [...] inicjatywy w wykonywaniu dozoru nad pozostałymi urządzeniami znajdującymi się w ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych". W efekcie w kontrolowanym okresie ponad 37 tys. (14%) zaewidencjonowanych w TDT urządzeń nie posiadało ważnych badań technicznych i decyzji zezwalających na eksploatację. „Mimo występowania przypadków nielegalnej eksploatacji urządzeń technicznych TDT tylko w ograniczonym zakresie podejmował wspólne działania ze służbami i inspekcjami realizującymi zadania dotyczące bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych oraz bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych." „TDT nie wykorzystywał w pełni także informacji otrzymywanych od innych podmiotów, o użytkowaniu urządzeń technicznych z naruszeniem przepisów o dozorcze technicznym." Ustalenia te pozostają w opozycji do głębokiej wiary projektodawców, że jedynym organem, który jest w stanie podejmować wiarygodnie zadania dotyczące nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów jest TDT;</p> <ul style="list-style-type: none"> • poszczególne starostwa nie są przygotowane do pełnienia funkcji nadzorczych zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE. Argument ten traktujemy jako szczególnie niestosowny. W chwili obecnej koszty prowadzenia nadzoru spoczywają na barkach właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Jak wskazuje Ocena Skutków Regulacji zaproponowana zmiana kompetencji ma przynieść po stronie jednostek samorządu terytorialnego oszczędności na poziomie 2,32 mln zł rocznie. Na tyle zatem wyceniono obecny koszt realizacji zadań odbieranych jednostkom samorządu 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>terytorialnego. Jednocześnie w celu osiągnięcia właściwego poziomu nadzoru w modelu docelowym kieruje się do Transportowego Dozoru Technicznego strumień środków finansowych w wysokości 69,71 mln zł rocznie, w tym 64,42 mln zł z nowych lub podwyższanych przez opiniowany projekt opłat. Innymi słowy - rzekomo wyspecjalizowany organ otrzymuje dedykowane finansowanie w kwocie trzydziestokrotnie wyższej niż ta, która obecnie jest wydawana na realizację zadania. Wystarczające by było skierowanie tych środków do organów obecnie odpowiedzialnych za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów.</p> <p>Wskazane środki są uzyskiwane dzięki przymusowemu obłożeniu wszystkich kierowców dodatkową opłatą oraz wprowadzeniem monopolu na niektóre badania techniczne dla stacji własnych TDT. W tym ostatnim zakresie na szczególnie negatywną ocenę zasługuje pomysł przypisania tym stacjom okresowych badań technicznych wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. Pomysł taki nie ma nic wspólnego z troską o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego - jest po prostu zarezerwowaniem dla stacji TDT efektywnego źródła dochodów.</p> <p>Dodać należy, że po zakończeniu okresu inwestycyjnego (budowy nowych stacji TDT) koszty realizacji powierzonych TDT zadań zostały oszacowane na około 45 mln zł rocznie - co oznacza, że z góry zakłada się uzyskanie na prowadzonej działalności stałego zysku na poziomie 20 mln zł. W tej sytuacji całą propozycję należy uznać za kolejny pomysł centralizacyjny mający na celu budowę państwa resortowego.</p> <p>W świetle powyższego Związek Powiatów Polskich domaga się gruntownej zmiany projektu i zachowania przez powiaty znaczącej części zadań związanych z nadzorem nad funkcjonowaniem systemu</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badania technicznych pojazdów (zarówno w aspekcie dotyczącym stacji kontroli pojazdów, jak i diagnostów) - przy jednoczesnym skierowaniu na ten cel adekwatnych środków finansowych.</p>	
		<p>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)</p>	<p>Ponadto uważamy, że wyznaczona jednostka - TDT, która ma sprawować kontrolę nad stacjami kontroli pojazdów nie powinna występować jako konkurent w stosunku do przedsiębiorców, którzy przeprowadzają badania techniczne. Transportowy Dozór Techniczny powinien zachować neutralność w tym zakresie jako urząd kontrolujący. Proponujemy, aby sieć stacji, które będą mogły weryfikować poprawność wykonywanych badań technicznych były prowadzone przez inne podmioty niż TDT np. przez ZMPD.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania przeprowadzane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować ze stacjami prowadzonymi przez przedsiębiorców</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 1)</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>System oraz nadzór jest już zapewniony i obecnie sprawuje go już Dyrektor TDT. Przecież to nikt inny jak Dyrektor TDT poprzez system egzaminowania odpowiedzialny jest za dopuszczanie do zawodu wysoko wykwalifikowanych diagnostów. To nikt inny jak Dyrektor TDT wydaje certyfikacje po spełnieniu wysokich wymogów przez Stacje Kontroli Pojazdów.</p> <p>Kolejnym problemem, na który pragniemy zwrócić uwagę, a co umknęło uwadze twórcom projektu jest zapis w pkt 17 preambuły:</p> <p>Na potrzeby kontroli pojazdów, a w szczególności ich elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, kluczowe znaczenie ma posiadanie dostępu do specyfikacji technicznych każdego pojazdu. W związku z tym producenci pojazdów powinni udostępnić dane potrzebne do sprawdzenia sprawności elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Podobnie w tym samym celu należy stosować przepisy dotyczące dostępu do informacji o naprawach i konserwacji, zapewniając stacjom kontroli pojazdów dostęp do wszystkich informacji niezbędnych do badań zdatności do ruchu drogowego. Dane te powinny obejmować szczegółowe informacje</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>umożliwiający monitorowanie sprawności systemów odpowiadających za bezpieczeństwo pojazdów w sposób pozwalający na badanie tych systemów w środowisku okresowych kontroli technicznych. Ma to kluczowe znaczenie, w szczególności w obszarze układów sterowanych elektronicznie i powinno dotyczyć wszystkich części zamontowanych przez producenta.</p> <p>Nie rozumiemy dlaczego tak skutecznie nie chce się dać diagnostom samochodowym dostępu do danych homologacji/danych technicznych pojazdów, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę oraz poniższy zapis z uzasadnienia:</p> <p>„W znacznej mierze naprzeciw postulatów środowiska branżowego wychodzi dyrektywa 2014/45/UE, która zostanie wdrożona przepisami niniejszej ustawy.</p> <p>należy odczytać, jako kłamstwo informacyjne, ponieważ zapisy rzeczony dyrektywy nie dość, że nie zostają wprowadzone zgodnie z jej przesłaniem, to jeszcze sam projekt został wypaczony poprzez gloryfikację interesów wyłącznie jednej instytucji. Zaproponowane przez ustawodawcę zmiany nie są więc w naszej ocenie zmianami systemowymi. Po analizie zapisów projektu ustawy stwierdzamy, że ustawodawca nie zadał sobie trudu i nie dokonał analizy istniejących patologii w systemie badań technicznych pojazdów.</p> <p>Nieprawdziwym w naszej opinii jest również stwierdzenie o braku właściwego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. W obecnym stanie prawnym zgodnie z art. 83b ust. 1 wyznaczonym organem do</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>sprawowania tegoż nadzoru jest Starosta, który na mocy ust. 3 tego artykułu może w drodze porozumienia czynności nadzorcze powierzyć Dyrektorowi TDT. W ramach takiego rozwiązania w roku 2014 około 47% stacji kontroli pojazdów zostało poddanych kontroli, jednak wprowadzenie opłaty przez Transportowy Dozór Techniczny znacznie ograniczyły podpisywanych porozumień w niniejszym zakresie. Zatem Transportowy Dozór Techniczny aktywnie uczestniczył w systemie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. W związku z powyższym biorąc pod uwagę wysokie kwalifikacje inspektorów TDT-u nieprawdziwe jest twierdzenie, że dotychczasowy nadzór nad stacjami kontroli pojazdów nie był sprawowany właściwie. Co więcej uważamy, że Jednostki Samorządu Terytorialnego dołożyły starań, żeby jak najlepiej wywiązać się z tego obowiązku. W tym kontekście postulujemy o wprowadzenie odpowiednich procedur dla organów nadzoru oraz wymagań dla osób bezpośrednio go sprawujący.</p> <p>Należy wspomnieć, że nadzór taki jest już pełniony przez JST. Aby spełnić wymagania Dyrektywy należy wskazać tylko wymagania dla nadzoru oraz dać narzędzia do wypełniania go. Nikt chyba nie ma wątpliwości, że wykonujący nadzór do chwili obecnej wykonują go obiektywnie, a o wysokiej, jakości badań świadczą dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który oceniają zagrożenie wynikające ze stanu technicznego na poziomie 0.02% czyli nie istotnym. Na pewno jest to też zasługa diagnostów posiadających dużą świadomość społeczną biorąc pod uwagę warunki pracy jakie im się zapewnia.</p>	
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	Polski Związek Motorowy pozytywnie ocenia dotychczasowy system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, sprawowany przez Starostów, przy wsparciu fachowym Transportowego Dozoru Technicznego. Ponieważ Dyrektywa nie ogranicza tego nadzoru do jednego organu (w Dyrektywie użyto liczby mnogiej), PZM stoi na stanowisku, by nie zmieniać dobrze funkcjonującego systemu, ponieważ istnieje ryzyko	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			jego pogorszenia (art. 86j ust. 1).	
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>W naszej ocenie właściwym organem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów z ramienia państwa byłby wojewoda. Takie rozwiązanie byłoby tańsze dla państwa, właściwsze i mniej uciążliwe dla obywateli.</p> <p>86j – obiektywizm, przy kontrolach konkurencyjnych dla TDT skp – to jakiś ponury żart.</p> <p>Jaki sens ma ponowne badanie pojazdu po upływie do 3-ech miesięcy od daty badania w zakresie jego stanu technicznego? Pojazd w tym okresie może zostać rozbity i naprawiony, może ulec uszkodzeniu silnik (wycieki z uszczelniaczy, choćby pompy wody), układ wydechowy (przepalenie rury, bądź jej oberwanie), układ hamulcowy (nieszczelność cylinderków).</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować ze stacjami prowadzonymi przez przedsiębiorców</p>
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	<p>Projekt ustawy przypisuje wszystkie kompetencje w zakresie rejestracji SKP i nadzoru nad SKP, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Uzasadnienie takiej decyzji wskazując w uzasadnieniu, że jest to efekt nierzetelnego nadzoru starosty nad SKP jest nie do końca właściwa ceną sytuacji. Dyrektor TDT nadzoruje stacje w imieniu, co najmniej kilkudziesięciu Starostów i systemowo na tych stacjach sytuacja się nie różni od pozostałych. Jeżeli przekazanie tej kompetencji Dyrektorowi TDT ma podnieść, jakość i skuteczność nadzoru, to przyjęte rozwiązania prawne nie dają takiej gwarancji. Zmiana zasad kontroli prowadząca się praktycznie tylko do wykonywania doraźnych niezapowiedzianych kontroli może być skuteczna wyłącznie w pierwszym okresie funkcjonowania tych przepisów następnie w „odpowiedniej cenie” będzie wyłącznie system powiadamiania o kontroli. Jeżeli obecnie starostowie zatrudniają ponad 400 osób sprawujących nadzór nad SKP to czy 230 pracowników TDT wykona lepiej tą pracę? w szczególności, że otrzymają jeszcze dodatkowe zadania do wykonania w ramach prowadzonych kontroli stacji (zatwierdzanie badań, analiza materiałów archiwalnych itd.). Ta uwaga</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			nie stanowi jednak wniosku o wyższe zatrudnienie w TDT. System nadzoru zaproponowany w projekcie w wykonaniu służb TDT jest po prostu za drogi. Wskazujemy na słabość proponowanego rozwiązania, co w połączeniu z prawem do wykonywania niezapowiedzianych kontroli może wskazywać wyłącznie na negatywne skutki dla przedsiębiorców prowadzących SKP. Nowe rozwiązanie promujące powstanie autorskich stacji Dyrektora TDT finansowanych z publicznych środków, wyłączonych spod jakiegokolwiek nadzoru, wskazuje w perspektywie na poważne problemy przedsiębiorców prowadzących SKP i stopniową degradację tych firm i następnie ekonomiczną likwidację.	
		DEKRA Polska	Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów - nasze obawy budzą możliwości w zakresie terminowej realizacji procedury odwoławczej. Organem odwoławczym od decyzji Dyrektora TDT będzie Minister Infrastruktury i Budownictwa. Biorąc pod uwagę planowaną liczbę kontroli (około 80 tys. oraz ilość potencjalnych odwołań od decyzji może dojść do opóźnień w ich rozpoznawaniu oraz wydawaniu decyzji przez Ministerstwo.	<u>Uwaga ogólna.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Wystarczy analiza załącznika V do Dyrektywy, aby przekonać się, że większość zadań nadzoru spełnimy, jedynie jest potrzeba uściślenia, udoskonalenia dla obecnego nadzoru, żeby były spełnione przesłanki dyrektywy. Należy zauważyć, że zgodnie z zapisami załącznika V: Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 obejmują następujące minimalne wymogi: Nikt nie wskazuje, że ma być to jeden organ Państwowy, co więcej należy to rozumieć, że zadania te mogą wypełniać różne organy Państwa. Dlatego poniżej postaramy się wykazać, że zapisy nie wnoszą nic nowego oprócz wyznaczenia jedyne go organu kontroli, jakim ma być TDT. 1) przeprowadza kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badania technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie: Uważamy, że doszło tu do nadinterpretacji zapisów zał. V Dyrektywy, które mówią o:</p> <p>d) monitorowanie z zastosowaniem środków, takich jak: — analiza wyników badania zdatności do ruchu drogowego (metody statystyczne), e) zatwierdzanie wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania zdatności do ruchu;</p> <p>Naszym zdaniem należy tu odróżnić zatwierdzanie wyników badań technicznych pojazdów prowadzonych podczas kontroli SKP, od analizy, jako środka monitorowania wyników badań z okresu np. 3 miesięcy.</p> <p>Nie jest też wyjaśnione, co się stanie jak nie zostaną zatwierdzone np. wyniki badań technicznych z ostatnich trzech miesięcy. Jakie procedury będą wdrożone? Inną sprawą jest zatwierdzanie wyników badań podczas obecności pojazdu.</p> <p>a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek, Analizę taką można wykonać, a naszym zdaniem należy wykonywać ją w sposób ciągły niezależnie od terminów kontroli, tym bardziej, że jest to środek monitorowania. Takie możliwości zapewni nam system CEPIK 2, nie wspominając o niezależnym systemie, który ma zostać wprowadzony przez Transportowy Dozór Techniczny.</p> <p>b) analizy i zatwierdzenia wyniku pomiaru z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców, Nie znaleźliśmy zapisów obligujących Stacje Kontroli Pojazdów do archiwizowania wyników pomiaru. Mamy nadzieję, że zapisy takie znajdują się w aktach wykonawczych. Zastanawiamy się jednak, czy nie powinien to być wymóg ustawowy. Brak w uzasadnieniu.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, Kontrola taka już jest prowadzona</p> <p>d) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach; Jest to zapis zgodny z тезami Grupy Roboczej. Mamy nadzieję, że odpowiednie zapisy znajdują się w aktach wykonawczych. Brak w uzasadnieniu.</p> <p>2) przeprowadza, co najmniej raz w roku, doraźne kontrole sprawdzające stacje kontroli pojazdów - w zakresie:</p> <p>a) zgodności stacji kontroli pojazdów z wymaganiami, o których mowa w art. 86a ust, 5,</p> <p>b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,</p> <p>c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,</p> <p>d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;</p> <p>3)przeprowadza analizę skarg, wniosków i statystyk, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów;</p> <p>4) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i wykonywania badań technicznych;</p> <p>5) zakazuje prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów w przypadkach, o których mowa w art. 86h ust. 2.</p> <p>Wszystkie te zadania wykonuje obecnie nadzór JST, oprócz monitorowania wyników, ponieważ analizę wyników badań podczas kontroli SKP jest prowadzona.</p>	
		Instytut Transportu	W art. 86j ust. 3. projektu ustawy prd proponujemy dodać nową treść:	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Samochodowego	<p><i>1a. przeprowadzanie losowo wybranych powtórnych badań pojazdu, którego wynik i ocena wykrytych usterek są porównywane z wynikiem i oceną wykrytych usterek podczas badania wykonanego przez kontrolowanego diagnostę bezpośrednio przed powtórny badaniem.</i></p> <p>Uzasadnienie Proponowana organizacja systemu nadzoru była budowana w oparciu o wzorce z systemu obowiązującego w Królestwie Niderlandów, na co wskazuje OSR, którego istotą są badania powtarzalne i porównywanie wyników badania wykonanego przez diagnostę oraz przedstawiciela jednostki nadzorującej. Brak tego elementu, który jest elementem kluczowym i podstawowym w systemie obowiązującym w Holandii naszym zdaniem nie zagwarantuje bezstronności i właściwego poziomu prowadzonego nadzoru. Wykonywanie badań powtórnych będzie wymagało wysokich kwalifikacji inspektorów nadzoru. Będą oni widzieć problemy diagnosty z jego perspektywy, co zapewni możliwość wyciągania wniosków i korygowania we właściwym kierunku działania systemu. Ponadto sygnały płynące od właścicieli prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów wskazują, że proponowany zakres kontroli nie wymaga specjalnych kompetencji, kontrola wyników pomiarów oraz dokumentacji w podobnym zakresie jest prowadzona obecnie przez starostów i nie uzasadnia proponowanych nakładów finansowych.</p>	Opracowany w ustawie system nadzoru nad skp uwzględni w swoim zakresie przedmiotową propozycję.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 86j ust. 3 uważamy, że zatwierdzanie wyników badania przez TDT docelowo powinno dotyczyć każdego badania technicznego i powinno odbywać się w drodze elektronicznej w formie podobnej do stosowanej we Włoszech i ostatnio wprowadzonej w Holandii, zgodnie z zapisami załącznika nr V do dyrektywy 2014/45/EU.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Biorąc pod uwagę możliwości techniczne w tym zakresie, nie jest możliwe przejście na drogę elektroniczną. Rozwiązanie takie powinno być wzięte pod uwagę w dłuższej perspektywie czasowej.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Również sprawa nadzoru nad stacjami wydaje się być dyskusyjna. Zgodnie z projektowanymi przepisami organ prowadzący stacje diagnostyczne - Dyrektor TDT będzie prowadził również nadzór nad swoimi stacjami, czyli sam siebie kontrolował.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór nad TDT sprawuje minister właściwy do spraw transportu.
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Zapis pkt. 1 art. 86j ust. 3 zmusza do przechowywania wszystkich wyników badań przez 3 miesiące, co w praktyce może skutkować wymianą wielu urządzeń w SKP, na takie, które będą zapisywać wyniki. W projekcie rozporządzenia o wymaganiach SKP paragraf 13 ust. 7 wymienia urządzenia, które nie potrzebowały dotychczas certyfikatu wydanego przez jednostkę akredytowaną, a w paragrafie 13 ust. 8 bardzo mocno rozszerza się liczbę urządzeń co do których wymagany będzie dozór co 2 lata. Również konstrukcja zapisu tego punktu 1 domyślnie ma również na celu weryfikację badania wykrytych usterek np. na wspomnianym badaniu w art. 85 ust. 1 lub kontroli drogowej. A przecież diagnosta nie zawsze jest w stanie przewidzieć, co może ulec awarii w ciągu kolejnych 3 miesięcy, bowiem jego zadaniem jest weryfikacja stanu technicznego pojazdu w dniu badania.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dane dotyczące badań technicznych będą przechowywane w CEP.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 pkt 1)	PHU Orlik	Projektowany art. 86j ust. 3 pkt 1 przewiduje przeprowadzanie w ramach nadzoru przez TDT, kontroli i zatwierdzania wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę. W naszej ocenie nie jest możliwe dokonanie oceny zgodności wykonanego badania po upływie trzech miesięcy. Pojazdy podlegające badaniom technicznym są na bieżąco eksploatowane i używane. Niektóre ich elementy mogą ulegać pogorszeniu lub zepsuciu już po przeprowadzonym badaniu. Dlatego też, tak zaprojektowany przepis może spowodować, że organ nadzoru będzie wykorzystywał jego treść do nieuzasadnionego karania przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, w szczególności poprzez wydanie decyzji o zamknięciu stacji.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Kontrola będzie dotyczyć wyników badań, a nie bezpośrednio stanu technicznego pojazdu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 pkt 1 lit. b)	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p>Proponowane brzmienie Art. 86. j. ust.3 lit. b):</p> <p>b) „analizy i zatwierdzania wyników pomiarów z urządzeń diagnostycznych i pomiarowych dokonujących rejestracji parametrów mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy i emisję spalin. Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określi listę tych urządzeń oraz protokół transmisji umożliwiający przesyłanie i przechowywanie zmierzonych parametrów w jednej, dostępnej dla uprawnionych podmiotów bazie danych. Baza ta nie zawiera danych osobowych, a jej administratorem jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego”.</p> <p>Rozwiązanie to jest adekwatne do wymagań określonych w załączniku 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów.</p> <p>Alternatywnie możliwe jest (wzorując się na rozwiązaniach funkcjonujących np. we Włoszech) wymienienie urządzeń umożliwiających rejestrację i transmisję wyników pomiarów poprzez dopisanie „oraz, jeśli jest wymagane, z urządzenia do pomiaru geometrii w pojazdach o DMC do 3,5 tony oraz geometrii kół i nierównoległości osi w pojazdach wieloosiowych o DMC powyżej 3,5 tony, urządzenia do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu, przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu, miernika poziomu dźwięku, wieloskładnikowego analizatora spalin, dymomierza, urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5t, czytnika informacji diagnostycznych do układu OBD II/EODB, urządzenia do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5t. Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określi protokół transmisji umożliwiający przesyłanie przechowywanie zmierzonych parametrów w jednej, dostępnej dla uprawnionych podmiotów bazie danych. Baza ta nie zawiera danych osobowych, a jej</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Szczegółowe warunki dla urządzeń diagnostycznych, w tym w zakresie rejestracji wyników pomiarów, będą określone w rozporządzeniu. Dane będą przechowywane w CEP.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>administratorem jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego"</p> <p>Zgodnie z zakresem wymagań zamieszczonych w załączniku 3 do projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów urządzenia te powinny zapewniać możliwość rejestracji wyników i drukowanie protokołów pomiarowych. Nie ma, zatem przeszkód, aby przechowywać w formie cyfrowej dane zarejestrowane przez te urządzenia oraz udostępniać je uprawnionym podmiotom, organom nadzoru lub innym stacjom w celu zahamowania tzw. turystyki przeglądowej. W ten sam sposób możliwe jest przechowywanie i udostępnianie zdjęć cyfrowych dokumentujących wykonanie badania, o których mowa w Art. 86j.ust.3.lit.d). Proponowane rozwiązanie jest mniej restrykcyjne, permanentne a jednocześnie bardziej szczelne niż zapisy projektu ustawy. Wzoruje się w szczególności na rozwiązaniach włoskich i francuskich. Rozwiązanie to jest również zdecydowanie tańsze w realizacji. Umożliwi pracownikom TDT w trakcie kontroli dokładniejszą analizę przeprowadzonych badań.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 pkt 1 lit. d)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	Art. 86j ust 3 pkt 1) d) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach brak śladu tego zapisu w pozostałych aktach tj. zakres i sposób przeprowadzania bt, wyposażenia stacji kontroli pojazdów, o systemie informatycznym. Można by było wprowadzić konieczność zamieszczania tych zdjęć do wydawanego zaświadczenia z przeprowadzonego bt tak jak ma to miejsce w dokumencie opisującym dokonanych zmian konstrukcyjnych w pojeździe	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Szczegółowe warunki przeprowadzania badań będą określone w rozporządzeniu.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 4)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jest to wykroczenie poza ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. Należy się, więc zastanowić, pod którą ustawę ma podlegać działalność związana z prowadzeniem SKP, a nie tworzyć niepotrzebne wyjątki, które nie mają podstaw prawnych jak prowadzenie kontroli w obecności pracownika.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Działalność w zakresie skp jest działalnością regulowaną.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – SRS Ekspertmot	Art. 86j ust. 4 w brzmieniu; „Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony. Dyrektor TDT może zlecić przeprowadzenie kontroli przez rzeczoznawcę samochodowego, o których mowa w art. 79a.” Uważamy za zasadne wykorzystanie do kontroli Stacji Kontroli Pojazdów rzeczoznawcy samochodowego, którego kwalifikacje potwierdzone są certyfikatem wydanym przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji. Uzasadnia również powyższą propozycję ustaloną w art. 86j ust. 8 ilość kontroli w skali roku nie mniej niż 0.5% liczby badań technicznych w roku poprzedzającym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wprowadzanie dodatkowych warunków formalnych w zakresie kontroli oraz zwiększanie kosztów czynności kontrolnych.
		Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych	Art. 86j ust. 4 w brzmieniu; „Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony. Dyrektor TDT może zlecić przeprowadzenie kontroli lub audytu przez rzeczoznawcę samochodowego, o których mowa w art. 79a.” Uważamy za zasadne wykorzystanie do kontroli Stacji Kontroli Pojazdów rzeczoznawcy samochodowego, którego kwalifikacje potwierdzone są certyfikatem wydanym przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji. Uzasadnia również powyższą propozycję ustaloną w art. 86j ust. 8 ilość kontroli w skali roku nie mniej niż 0.5% liczby badań technicznych w roku poprzedzającym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wprowadzanie dodatkowych warunków formalnych w zakresie kontroli oraz zwiększanie kosztów czynności kontrolnych.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy dopisać do ust. 4 „ <i>lub osoby upoważnionej przez przedsiębiorcę</i> ”. Uzasadnienie: Proponowany zapis jest niezgodny z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Kwestionowany zapis nie jest sprzeczny z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie	Art. 86i ust. 4 umożliwia przeprowadzenie kontroli TDT w obecności zatrudnionego diagnosty. Kontrola może odbywać się w obecności	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	diagnosty, jedynie w zakresie prawidłowości przeprowadzonego badania. Każdy inny zakres kontroli, łącznie ze sprawdzeniem wyposażenia stacji powinien odbywać się w obecności przedsiębiorcy lub osoby przez niego upoważnionej (czyli diagnosty). Zgodnie z zasadą uosdg kontrola odbywa się w obecności przedsiębiorcy, osoby przez niego upoważnionej, stąd przedsiębiorca, w przypadku niemożliwości uczestniczenia w kontroli powinien upoważnić pracownika (diagnostę) do reprezentowania go w czynnościach kontrolnych.	Nie zachodzi konieczność dodatkowego upoważnienia pracownika, skoro w każdym przypadku będzie nim diagnosta.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 5) oraz ust. 6 i 7	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Zapis ten jest potwierdzeniem gloryfikacji TDT oraz przypisywaniu tej instytucji praw, które nie mają żadnych podstaw. Należy podkreślić, że uzasadnienie nadania tego prawa jest niczym nieoparte. Należy zauważyć, że pracownicy JST jak do tej pory wykonywały te zadanie bez tych uprawnień i nigdy o to nie wnosili. Natomiast były głosy ze społeczności diagnostów, że uprawnienia funkcjonariusza publicznego należy nadać diagnostom. Ustęp 6 i 7 także jest wypełniany, przez JST.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór starostw nad skp jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 8)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Ciekawy jest zapis ustępu 8 ponieważ w naszej ocenie nic nie wnosi on do ustawy. Należy zauważyć, że zgodnie z zapisem ust 3 pkt. 1 mówi się o analizie z 3 miesięcy, a to stanowi statystycznie - objęcie sprawdzeniem roczne 25 % liczby badanych pojazdów każdego roku.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Analiza badań technicznych w ust. 3 pkt 1 odnosi się do kontroli losowo wybranych stacji.
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Art.86. j. ust. 8. W ramach kontroli (...) obejmie sprawdzeniem nie mniej, niż 0,5% liczby badań technicznych wykonanych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym. Cyfryzacja umożliwia zamiast objęcia drobiazgową, fizyczną kontrolą 0,5% zbadanych w skp pojazdów objęcie nadzorem 100% - wszystkich zbadanych pojazdów w zakresie parametrów najistotniejszych z punktu bezpieczeństwa i ochrony środowiska, mierzalnych i obiektywnych. Należy zaznaczyć, że 0,5% z ilości badań technicznych wynoszącej wg pkt. 6 OSR około 15 mln. 680 tys. to minimalna ilość ponad 78 tys. kontroli. Dzieląc ją przez	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Z uwagi na termin wdrożenia dyrektywy 2014/45.UE do dnia 20 maja 2018 r., niezbędne jest przyjęcie rozwiązań możliwych do wdrożenia w tym terminie.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ilość skp wynoszącą wg OSR 4693 otrzymujemy średnio 16 -17 kontroli przypadających na jedną skp rocznie. Zastosowanie współczesnych narzędzi informatycznych pozwoli na kierowanie kosztownych i czasochłonnych kontroli przeprowadzanych przez funkcjonariuszy państwowych przede wszystkim do stacji, w których system informatyczny wykrył nieprawidłowości. Opisany w projekcie system kontroli wykonywanych osobiście przez pracowników TDT, którym przysługiwałyby uprawnienia funkcjonariuszy państwowych, miałby rację bytu jedynie wtedy, gdyby nie można było jednocześnie stworzyć narzędzi informatycznych zastępujących część pracy ludzkiej i analizujących dostępne dane z użyciem formuł statystycznych. Takie systemy informatyczne istnieją już w UE od lat, czego dowodem jest system włoskiego Ministerstwa Transportu TPCNet 2 (obecnie już drugiej generacji) czy system francuski GIGA NET i GIGA LAN . W ramach wcześniejszych prac nad implementacją Dyrektywy 2014/45/UE wskazywano na istnienie spójnego, sprawdzonego i skutecznego systemu elektronicznego nadzoru nad jakością badań technicznych w kilku państwach UE i możliwość zastosowania istniejącego lub stworzonego indywidualnie na potrzeby Polski, w oparciu o analogiczne założenia, narzędzia informatycznego. OSR wspomina o systemie informatycznym w punkcie 2 „(...) stworzenie systemów informatycznych zapewniających prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawniane nieprawidłowości (...)”. Należy rozwijać ten właśnie kierunek działania. Cyfryzacja stacji kontroli jest niewątpliwie możliwa do przeprowadzenia w założonym okresie przejściowym i dobrze wpisuje się w politykę rządu w zakresie wspierania MSP (zarówno przewoźnicy jak i przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli znajdują się głównie w tym segmencie) i budowy e-państwa. Nadzór elektroniczny jest niezwykle skuteczny i z powodzeniem może zastąpić nadzór fizyczny, dzięki czemu możliwe jest uniknięcie większości uciążliwych dla przedsiębiorców, niezapowiedzianych kontroli wykonywanych przez funkcjonariuszy państwowych. W razie przyjęcia systemu nadzoru</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>elektronicznego wnioskuje się o wykreślenie z projektu minimalnej ilości rekontroli (sprawdzeń), skoro możliwe będzie skontrolowanie za pomocą narzędzi informatycznych wszystkich wykonanych badań. Należy oczywiście pozostawić organowi nadzoru możliwość przeprowadzania kontroli, jednakże bez określania ich liczby. Prawidłowo zaprojektowany system informatyczny jest w stanie wskazać nieprawidłowości w wykonywaniu badań - miejsca, w które należałoby kierować „celowane” kontrole. Przyjęcie tej propozycji przyniesie obniżenie kosztu wykonywania kontroli wraz ze zwiększeniem ich skuteczności.</p> <p>Przełożenie wdrożenia systemu CEPiK 2.0 daje możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy możliwości zwiększenia funkcjonalności i przydatności dla Państwa Polskiego tego systemu i ewentualnej decyzji wprowadzenia do niego określonej ilości „twardych” danych z urządzeń pomiarowych i diagnostycznych zamiast „miękkich” danych, jaką jest (obecnie nieudokumentowana) decyzja diagnosty o dopuszczeniu pojazdu do ruchu. Możliwe jest także stworzenie w relatywnie krótkim czasie odrębnego systemu, nie zawierającego danych osobowych, którego administratorem byłby Dyrektor TDT.</p>	
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Nałożenie na Dyrektora TDT obowiązku przeprowadzenia kontroli nie mniejszej ilości niż 0,5% przeprowadzonych badań (art. 86j. ust. 8 PORD) wydaje się być zbyt wygórowanym wymogiem. Tak wysoki procent kontroli spowoduje konieczność zatrudnienia znacznej ilości urzędników oraz może w znacznym stopniu zakłócić funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE upoważnia państwa członkowskie do wdrożenia efektywnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 8) w powiązaniu z OSR	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	...jedynym organem odwoławczym od decyzji Dyrektora TDT będzie Minister Infrastruktury i Budownictwa. Przy planowanej skali kontroli na poziomie minimum 0,5 % ilości czynności na stacjach kontroli pojazdów w przeciągu roku (co przekłada się na liczbę około 82 500 kontroli w pierwszym roku funkcjonowania systemu), przewidujemy, że w	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Brak jest uzasadnienia dla przewidywań dotyczących liczby przewidywanych odwołań do ministra</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przypadku około 10% kontroli będzie zachodziła konieczność wydania decyzji administracyjnej, od której będzie służyło odwołanie. W związku z powyższym należy zadać pytanie, czy Minister będzie w stanie rozpoznać taką liczbę odwołań i przeprowadzić stosowne postępowania. W Ocenie Skutków Regulacji przedmiotowego projektu brakuje jakiejkolwiek analizy w tym aspekcie. W chwili obecnej wszystkie decyzje w tym zakresie podejmuje 380 Starostów, a instancją odwoławczą jest 49 Samorządowych Kolegiów Odwoławczych rozmieszczonych na terenie całego kraju.</p> <p>Przy założeniu, że na stacjach wykonywanych jest 16 500 mln wszystkich czynności rocznie, trzeba będzie przeprowadzić około 82 500 kontroli, co przy ilości stacji na poziomie 4616 daje około 18 kontroli na każdą stację w ciągu roku. Projektowana ustawa nie zapewnia żadnych instrumentów ochrony przedsiębiorców przed permanentnymi i nieuzasadnionymi kontrolami TDT, które mogą sparaliżować ich pracę. Ponadto taka skala kontroli będzie wymagała zapewnienia etatów dla około 200 nowych pracowników TDT. Projekt nie przedstawia żadnych realnych kalkulacji kosztów w tym zakresie.</p>	<p>od wyników kontroli.</p> <p>OSR do projektu przewiduje szczegółową kalkulację kosztów nowych rozwiązań.</p> <p>Nieuzasadnione jest przyjęcie przeciętnej liczby 18 kontroli przypadającej na stację w ciągu roku. Należy zauważyć, że w ramach jednej kontroli będzie miało miejsce sprawdzenie losowo wybranych wyników badań technicznych w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę, nie zachodzi więc potrzeba dokonywania kontroli danej stacji częściej niż co kwartał.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86k ust. 1 pkt 4)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Należy tu podkreślić i uwypuklić zapisy art. 86k ust 1 pkt. 4, które znów zapewniają zysk jedynie słusznej instytucji, jaką jest TDT.	<u>Uwaga ogólna.</u>
		PHU Orlik	Delegacja ustawowa zawarta w art. 86k w zakresie dotyczącym ustalenia wysokości opłat za wskazane w lit a - d czynności, pomijając wątpliwą konstrukcję legislacyjną, wskazuje maksymalne opłaty. W związku z powyższym należy przyjąć, iż kwoty ustalone w projekcie rozporządzenia mogą być kwotami niższymi. Jednak projektowane przepisy wykonawcze wskazują jako kwoty właściwe kwoty maksymalne, o których mowa w przedmiotowym artykule.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W ramach niniejszych konsultacji nie są analizowane przepisy projektowanych rozporządzeń.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86l)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Projektodawca w art. - nie przewidział możliwości badań technicznych pojazdów tzw. „resortowych” na cywilnych stacjach kontroli pojazdów, tak jak umożliwiają to obecnie obowiązujące przepisy ustawy. Uważamy, że należy taką możliwość pozostawić. Stacje kontroli pojazdów tzw. „resortowe” nie mają pokrycia na terenie całego kraju i w praktyce, mając na uwadze względy ekonomiczne wiele pojazdów resortowych jest badanych na „cywilnych” stacjach kontroli pojazdów. Wobec powyższego, w projektowanych przepisach należy wprowadzić następujące zmiany:</p> <p>„Art. 86l. 1. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej i Służby Celnej, których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w art. 73 ust. 3 oraz w art. 76 ust. 4 pkt 1 oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, mają zastosowanie przepisy art. 81.</p> <p>2. Badania techniczne pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej. 2) w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w 86 ust. 1 pkt 3 oraz art. 86a ust. 1 i 2. 3. Upoważnione do przeprowadzania badań technicznych komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 2, posiadają uprawnienia stacji kontroli pojazdów wyłącznie w odniesieniu do pojazdów służb, o których mowa w ust. 1. 	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Pozostanie możliwość dokonywania badań pojazdów służb na okręgowych skp.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, minister właściwy do spraw finansów publicznych oraz Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Biura Ochrony Rządu i Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, określają, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad komórkami organizacyjnymi i stacjami kontroli pojazdów przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania; 2) wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów; 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów; 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów; 5) zasady i warunki współpracy przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzającej badanie; 6) okoliczności dopuszczające przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w 86 ust. 1 pkt 3 oraz art. 86a ust. 1 i 2, nieposiadających upoważnienia do badań technicznych pojazdów służb. 	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86m)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników	Wykonywanie zawodu diagnosty niejednokrotnie wiązać się może z ponoszeniem dużego ryzyka osobistego z możliwością wręcz fizycznego (siłowego) wyłudzenia badania technicznego z wynikiem pozytywnym. Dlatego, analogicznie jak to ma miejsce w projektowanym	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zapewnieniu prawidłowego wykonywania badań przez</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polskich (SIMP)	<p>Art. 86j ust.5 gdzie jest zapisane, że podczas przeprowadzania kontroli pracownikowi TDT przysługuje ochrona funkcjonariusz publicznego, proponujemy, aby tą samą ochronę został objęty diagnosta. Nie złym rozwiązaniem wydaje się również wprowadzenie obowiązkowego monitoringu w stacjach kontroli pojazdów.</p> <p>Dlatego propozycja zapisu tego artykułu jest następująca: <i>Art. 86m Badanie techniczne wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów diagnosta, który w trakcie wykonywania tych czynności podlega ochronie przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu.</i></p>	diagnostę będzie służyć system nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przepisy dotyczące bezstronności diagnosty.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86n) w powiązaniu z art. 9 ust. 4	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	<p>Uważamy, że cały system powinien być oparty na rozwiązaniach MNiSW i MEN. Można wskazać bardzo rozbudowany system edukacji MEN w sprawie specjalistów samochodowych dla szkół średnich i zawodowych. W załączniku 1-3 podajemy rekomendacje wyposażenia pracowni i warsztatów szkolnych dla zawodu technik pojazdów samochodowych, mechanik i elektromechanik pojazdów samochodowych. Podobnie MNiSW prowadzi kilkadziesiąt Uczelni kształcących studentów z obszaru techniki samochodowej. Ustawodawca nie zauważa, a wręcz uznaje, że tego systemu w Polsce nie ma. - vide- praktyki studenckie i staż po studiach sprzeczny w wymogami UE. Cały zatem system kształcenia diagnostów (tak właśnie) wobec postępu techniki należy nałożyć na szkolnictwo wyższe i techniczne na poziomie średnim. Absolwent uczelni wyższej o kierunku technicznym z dziedzin opisanych w dyrektywie PE z przedmiotami „ Diagnostyka pojazdów mechanicznych” i innymi także przywołanymi (bez słowa „dynamika” wszak ona jest częścią „mechaniki”) lub ze studiami podyplomowymi „Diagnostyka samochodowa”- dla absolwentów studiów kierunków samochodowych i transportu drogowego mógłby mieć uznane kwalifikacje do wystąpienia o certyfikat diagnosty samochodowego.</p> <p>Uważamy, że należy wprowadzić kilkuletni okres przejściowy (5 lat) na uzupełnienie wiedzy przez diagnostów wg zaproponowanego schematu. Wyeliminuje to z zawodu wiele przypadkowych osób, innym</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE nie przewiduje ograniczenia możliwości wykonywania zawodu diagnosty tylko do określonych, wysoko wyspecjalizowanych zawodów technicznych. Takie rozwiązania w praktyce mogłyby doprowadzić do zamknięcia dostępu do zawodu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			umożliwiając uzupełnienie wymaganego wykształcenia.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86n ust. 2)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Rozważyć należy wymagania odnośnie praktyki kandydata na diagnostę. Przedmiotowy projekt wskazuje, iż osoba ubiegająca się o wykonywanie zawodu diagnosty winna mieć udokumentowane 3 lata doświadczenia zawodowego m.in. na stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie naprawy pojazdów na stanowisku kontroli pojazdów. Mając na względzie charakter czynności, jakie wykonywane są w stacji kontroli pojazdów oraz na samym stanowisku kontroli pojazdów, zdaje się być nielogiczne by osoba nieposiadająca uprawnień diagnosty zdobywała jakiegokolwiek doświadczenie zawodowe w tych miejscach, a szczególnie potencjalny kandydat na diagnostę. Ponadto, należy mieć na względzie okoliczność, że tylko poznanie wszystkich elementów budowy pojazdu oraz sposobu ich naprawy pozwala na prawidłowe rozpoznanie usterki podczas badania technicznego pojazdu przeprowadzanego na stacji kontroli pojazdów. Tego rodzaju praktykę nabywa się na stanowisku naprawy w stacji kontroli pojazdów lub warsztacie naprawy pojazdów.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zapisy w tym zakresie uległy całkowitej zmianie stosownie do uzgodnień z MEN i MNiSW.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Przypominamy, że stosunkowo niedawno na skutek wprowadzenia zmian w ustawach regulujących wykonywanie niektórych zawodów, uległy zmiany w Prawie o ruchu drogowym wymagania w zakresie posiadanego wykształcenia i praktyki dla kandydatów na diagnostów stacji kontroli pojazdów. Zmiany te było poprzedzone szeroką konsultacją społeczną, w której brało udział również nasze stowarzyszenie i wydaje się, że ich obecna forma jest jak najbardziej prawidłowa. Proponujemy, zatem zostawić w obecnie formie zakres wymogów wstępnych dla kandydata na diagnostę, ponieważ wg przedstawionej propozycji zmiana ta spowoduje totalny paraliż w zakresie naboru	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Z uwagi na wymogi przewidziane w dyrektywie oraz aktualne zmiany w systemie szkolnictwa nie jest możliwe pozostawienie w obecnej formie zakresu wymogów dla kandydata na diagnostę.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			kandydatów do wykonywania zawodu diagnosty.	
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Kolejną sprawą ważną do wskazania to nowa ścieżka dojścia do uprawnień diagnosty. Podniesienie wymagań w zakresie wykształcenia i praktyki na wiele lat zamknie dopływ kadr do zawodu diagnosty. Określenie dziedzin w zakresie wykształcenia wyższego w zakresie nauk technicznego, zresztą nie wiadomo, którego stopnia, ponieważ ustawa tego nie definiuje nie znajduje żadnego odzwierciedlenia w realizowanych obecnie kierunkach studiów. Wskazanie w projekcie, że odpowiednią praktyką jest praktyka na stanowisku kontroli na stacji kontroli pojazdów. Takie praktyki obecnie nie są realizowane, a w interpretacji większości organów nadzoru są niedopuszczalne, żeby osoba nieuprawniona brała udział w badaniu technicznym pojazdu. Branża ma poważne problemy z pozyskiwaniem odpowiedniej ilości nowych diagnostów przyjęte w projekcie rozwiązania będą czyniły tą sytuację jeszcze bardziej dramatyczną. Powołanie nowej działalności w postaci ośrodków szkolenia diagnostów to dobry kierunek umożliwiając sformalizowanie i ujęcie w ramy prawno-organizacyjne kursów dla diagnostów. Jednak, jeżeli przeanalizować propozycję dokładnie to kompetencje wykładowców niczym nie różnią się od kompetencji słuchaczy na tych kursach. Resort zapominał, że ma jeszcze jedno grono certyfikowanych ekspertów - są to rzeczoznawcy samochodowi dla wykorzystania potencjału tych osób ich wiedzy doświadczenia i kompetencji ministerstwo nigdy nie miało rozwojowych planów. Obecny projekt zmiany ustawy także nie wykorzystuje tego potencjału tylko poszukuje nowych tym samym niesprawdzonych rozwiązań w postaci szkoleń organizowanych przez Dyrektora ITS. Kolejny skok na kasę kolejnej instytucji podległej resortowi. Przedsiębiorcy i diagności nie są w stanie utrzymać finansowo wszystkich przybudówek kadrowych resortu.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Projektowane przepisy w zakresie wymogów dla kandydatów na diagnostę zostały doprecyzowane we współpracy z MEN i MNiSW, przy uwzględnieniu konieczności zachowania szerokiego dostępu do zawodu diagnosty.
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i	... zgłoszony postulat nałożenia na kandydatów na diagnostów obowiązku odbycia praktyki na stacji kontroli pojazdów (asystent	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	diagnosty) z pewnością przyczyni się do podniesienia jakości funkcjonowania systemu SKP. Proponowane przepisy nie przewidują, aby osoba ubiegająca się o uprawnienia diagnosty dysponowała takim doświadczeniem. Wskazać jednak należy, że nawet wieloletnia praca na stacji obsługi pojazdów może nie zapewnić odpowiedniego doświadczenia, niezbędnego podczas pracy na stacji kontroli pojazdów.	Projektowane przepisy w zakresie wymogów dla kandydatów na diagnostę zostały doprecyzowane we współpracy z MEN i MNiSW, przy uwzględnieniu konieczności zachowania szerokiego dostępu do zawodu diagnosty.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Art. 86n należy jasno określić w jakiej formie zatrudnienia powinna odbywać się praktyka np. pełen etat przez co najmniej trzy lata. Taki zapis wyeliminuje możliwości zdobycia wymaganej praktyki w formie np. 1/40 etatu lub umowy o wolontariat.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowe propozycje uwzględniają w części postulaty OSSWK.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o)	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Projekt po ponad dziesięcioletniej przerwie przywraca niezwykle potrzebne i długo wyczekiwane w środowisku diagnostów szkolenia okresowe. Rozwój konstrukcji pojazdów i techniki diagnozowania pojazdów jest obecnie na tyle szybki, że założony proponowany interwał pomiędzy szkoleniami - 2 lata - wydaje się najdłuższym rozsądnym terminem, choć zapewne lepiej byłoby szkolić diagnostów co roku. W części rozporządzeń wykonawczych projekt wprowadza również zmiany w zakresie metodyki badania, co dodatkowo uzasadnia potrzebę okresowego doszkalania diagnostów. Art.5. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości (...) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku: <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięcia przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości (...) 2) ukończenia przez diagnostę (...) warsztatów doszkalania zawodowego 	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów doszkalania zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>w powiązaniu z</p> <p>Art. 8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji (...) w przypadku</p> <p>2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych oraz</p> <p>Art. 9. Rażącym naruszeniem (...) jest</p> <p>1) przeprowadzanie badania bez wymaganego wyposażenia kontrolno pomiarowego</p> <p>2) wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym niezgodnego ze stanem faktycznym</p> <p>Obawy budzi brak odpowiedniego stopniowania kar dla diagnostów. Za nieokreślone nieprawidłowości przewidziane są kary o charakterze edukacyjnym. Z kolei za rażące naruszenie można by uznać nawet pomyłkowe opuszczenie przez diagnostę jednej z liczącej ponad 200 pozycji listy czynności wykonywanych w czasie badania technicznego. Diagnosty są grupą zawodową o bardzo wysokich kwalifikacjach, pragmatyzmie i wieloletniej praktyce zawodowej. Wiedza i doświadczenie diagnostów zostały potwierdzone wykształceniem średnim lub wyższym samochodowym oraz zdaniem trudnego egzaminu zawodowego (jego zdawalność wg danych TDT nie przekracza 20%) przed komisją powoływaną przez Dyrektora TDT, lub jak zapisano w projekcie - Dyrektora ITS. Nie jest to zatem grupa pracowników wymagająca drobiazgowego nadzorowania wszystkich wykonywanych czynności. Proponuje się szczegółowo określić kategorie naruszeń przepisów i odpowiadające im sankcje dyscyplinarne, np. wzorując się na prawie pracy lub przepisach ruchu drogowego. Cofnięcie uprawnień należałoby ograniczyć do przypadków recydywy i zamkniętej, wyszczególnionej dokładnie i w sposób nie budzący wątpliwości listy przewinień. Jednocześnie należy zaznaczyć, że wprowadzenie cyfryzacji stacji kontroli ograniczałoby znacząco</p>	<p>diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			możliwość popełnienia przez diagnostę rażącego naruszenia przepisów, gdyż nie byłoby możliwości zakończenia badania bez wyników pomiarów i udokumentowania obecności pojazdu na stacji.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Należy rozumieć, że zmiana nazwy dokumentu uprawniającego do wykonywania zawodu diagnosty, jest potrzeba wydania innych (nowych) uprawnień dla diagnostów samochodowych, a tym samym sprawdzenie ich pod kątem nowych wymogów np. wykształcenia a tym samym eliminacji z zawodu doświadczonych pracowników, nie spełniających nowych wymagań. Nie wskazano też okresów przejściowych w których takie wykształcenie należy uzyskać, jak również nie uwzględniono respektowania praw nabytych przed wejściem w życie nowych przepisów. Działania takie nabierają społecznego wymiaru. Należy także wskazać, że wydanie świadectwa kompetencji, jak i cofanie tego świadectwa następuje zgodnie z zapisami art. 86o na podstawie decyzji administracyjnej. Jako środowisko widzimy tu pewne zagrożenia, które mogą przesądzać o bezstronności wydawanych decyzji oraz właściwej drogi odwołania się od niej. Zagrożenia jakie należy wskazać to nałożenie klauzuli natychmiastowej wykonywalności decyzji, co może pozostawić członków rodziny bez środków do życia, jak i ewentualnego odwołania się do organu II instancji, jakim będzie MliB, które może wydać decyzję ostateczną, bez możliwości wszczęcia odwołania do sądu administracyjnego. Zagrożenie jakie widzimy jest wspieranie przez MliB działań prowadzonych przez TDT, co w przyszłości może doprowadzić do wspierania decyzji podejmowanych przez Dyrektora TDT bez właściwego rozpatrzenia odwołania. Musimy stwierdzić, że ustawa w obecnym kształcie i poprzez zawarte uzasadnienie daje podstawy do wyciągnięcia takich wniosków.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Projektowane przepisy w zakresie wymogów dla kandydatów na diagnostę zostały doprecyzowane we współpracy z MEN i MNiSW, przy uwzględnieniu konieczności zachowania szerokiego dostępu do zawodu diagnosty oraz zachowanie tego dostępu przez osoby, które już obecnie wykonują zawód diagnosty.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 5 pkt 1 i ust. 6 pkt 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86o ust. 5 i 6 projektu ustawy wprowadza się nową instytucję czasowego zawieszenia w uprawnieniach diagnosty, który dopuścił się nieprawidłowości w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów. Norma zakłada wyznaczenie terminu na usunięcie nieprawidłowości. W naszej ocenie przepis wymaga doprecyzowania,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest pozostawienie swobody decyzyjnej organu co do terminu usunięcia nieprawidłowości ze względu

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>że termin na usunięcie nieprawidłowości powinien nie być krótszy niż 7 dni, tak aby realną była możliwość usunięcia nieprawidłowości w pracy bez nakładania kolejnej sankcji w postaci zawieszenia w prawie do wykonywania zawodu, o której mowa w ust. 6 tego artykułu. Zatem zapis ust. 5 pkt 1 powinien mieć brzmienie:</p> <p>„1) Usunięcie przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 7 dni”.</p>	<p>na zróżnicowane uwarunkowania każdej indywidualnej sprawy.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 6)</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)</p>	<p>Art. 86o ust. 6 - mówi o zawieszeniu uprawnień diagnosty, jednak zaproponowany artykuł jest bardzo lakoniczny. Nie precyzuje czasu na jaki mogą być uprawnienia zawieszane. W treści artykułu powinno być zawarte sformułowanie: zawiesza do czasu ustania przyczyny zawieszenia.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Kwestię przywrócenia uprawnień reguluje ust. 7.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 5 – 10)</p>	<p>DEKRA Polska</p>	<p>W przypadku sankcji wobec diagnostów - proponujemy rozszerzenie stopniowania kar dla diagnostów. Pierwsze stopnie kar powinny działać ostrzegawczo np. czasowe zawieszenie uprawnień, konieczność odbycia szkolenia.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów doskonalenia zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	<p>Odnosnie art. 86o - zawód diagnosty jest bardzo wymagającym i trudnym w wykonywaniu, wydaje się, że powinna być gradacja kar dla diagnostów np.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Upomnienie 2. Nagana 3. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty na 6 miesięcy 4. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty na 1 rok 5. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty na 2 lata <p>Taki sposób gradacji kar, gdy diagnosta popełni błąd przy ocenianiu pojazdu sprawi, że diagnosta będzie mógł wykonywać dalej swój zawód i nie zostanie pozbawiony wykonywania go na 2 lata.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów doskonalenia zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 8)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Jednocześnie TDT sygnalizuje, iż nadal aktualnym problemem jest kwestia nadania rygoru natychmiastowej wykonalności w przypadku cofnięcia diagnoście uprawnień w drodze decyzji administracyjnej. Diagnosta zgodnie z projektowaną zmianą jest osobą posiadającą	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>odpowiednie wykształcenie, doświadczenie zawodowe oraz w konsekwencji jest więc zobligowany do posiadania aktualnej wiedzy dotyczącej sposobu oraz zakresu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, a także dysponować wiedzą dotyczącą zasad wymierzania sankcji w przypadku niezgodnego z prawem przeprowadzania badań technicznych pojazdów. W przedmiotowym projekcie ustawy wskazane zostały przesłanki, w przypadku wystąpienia których Dyrektor TDT jest uprawniony do cofnięcia diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty. Ponadto, w art. 86o ust. 9 ww. projektu zostało objaśnione, jakie czynności wykonane przez diagnostę należy uznać za rażące naruszenie przepisów dotyczących badań technicznych pojazdów (tj. przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego, wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu niezgodnego ze stanem faktycznym), których to egzemplifikacją jest wydanie decyzji przez dyrektora TDT o cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Co istotne, prawodawca przewiduje w przedmiotowym projekcie dwa zgoła odmienne rozwiązania: zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty wydane w drodze decyzji oraz cofnięcie świadectwa kompetencji diagnosty także w drodze decyzji. Jak nietrudno zauważyć, zachowania diagnosty mogące skutkować wydaniem ww. decyzji są wyraźnie zróżnicowane. Katalog przesłanek zezwalających Dyrektorowi TDT na cofnięcie świadectwa kompetencji diagnosty ma szczególny charakter, bowiem implikacją zaistnienia ich jest dopuszczenie do ruchu pojazdów niezbadanych w sposób przewidziany prawem. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na wieloletnią praktykę, która się rozwija w środowisku diagnostów (zapobiec jej miało wprowadzenie zapisu art. 86o ww. projektu ustawy), tj. permanentne dopuszczanie do ruchu pojazdów w złym stanie technicznym.</p> <p>W ocenie TDT należy decyzji cofającej diagnoście świadectwo kompetencji nadać rygor natychmiastowej wykonalności. Rozwiązanie takie przewidują przepisy proceduralne, gdyż zgodnie z art. 108 § 1</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.) decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę życia i zdrowia ludzkiego.</p> <p>Rygor natychmiastowej wykonalności w przypadku ww. decyzji ma duże znaczenie w zakresie realizacji całego nadzoru nad prawidłową jakością systemu badań technicznych pojazdów, gdyż wpłynie na podniesienie wskazanej powyżej ochrony życia i zdrowia ludzkiego, a także bezpieczeństwa powszechnego. Jest on instrumentem, który należy wprowadzić, by zapewnić podwyższenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zapewni on także realizację celów stawianych przez Dyrektywę 2014/45/UE. Ponadto, rygor natychmiastowej wykonalności spełniał będzie swoistą funkcję prewencyjną, gdyż diagności mając wiedzę o możliwości natychmiastowego odebrania im uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych dołożą wszelkiej staranności i rzetelności w trakcie wykonywanych przez siebie czynności, co bez wątplenia wpłynie na obniżenie ilości pojazdów dopuszczonych do ruchu mimo złego stanu technicznego.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 9)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Niebezpiecznym dla diagnosty jest zapis w ustępie 9.</p> <p>Nie zapewnia się niezależności finansowej diagnosty wykonującego badania techniczne, nie jest on też właścicielem wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. W tak sprecyzowanym zapisie nie uwzględnia się nacisków ze strony przedsiębiorcy prowadzącego SKP, mogących powodować wykonywanie przez diagnostów badań przy braku wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego, który zobligowany jest zapewnić sam przedsiębiorca.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Właściwy nadzór będzie służyć zapewnieniu diagnoście odpowiednich warunków wykonywania badań technicznych. Ponadto, przedsiębiorca będzie ponosić odpowiedzialność za niewłaściwe wykonywanie badań przez diagnostę.</p>
		Instytut Transportu Samochodowego	<p>Art. 86o ust. 9. projektu ustawy prd proponujemy wykreślić.</p> <p>Uzasadnienie</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Właściwy nadzór będzie służyć</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			Próba zdefiniowania rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych nie powiodła się, gdyż w myśl proponowanych w projekcie zapisów każda niezgodność w wydanym zaświadczeniu byłaby rażącym naruszeniem i dawała podstawę do cofnięcia diagnoście świadectwa kompetencji. Należałoby stworzyć zamknięty katalog konkretnych przypadków, które są rażącym naruszeniem, o którym tu mowa, lub też pozostawić to do oceny organu.	zapewnieniu diagnoście odpowiednich warunków wykonywania badań technicznych.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 9 pkt 1)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Proponujemy zmienić zapis:</p> <p><i>Art. 86o ust.9 pkt.1 Przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego z wyłączeniem urządzeń, przyrządów polegających kontroli metrologicznej, jeżeli w czasie przeprowadzania ponownej legalizacji tych urządzeń, na wyposażeniu stacji znajdują się urządzenie zastępcze z ważnym dopuszczeniem.</i></p> <p>Ze względu na obowiązujące przepisy okresowa legalizacja tych urządzeń odbywa się zawsze poza stacją kontroli pojazdów. Aby zapewnić ciągłość ich pracy firmy dokonujące w imieniu SKP tych czynności oferują tego typu urządzenia i przyrządy zastępcze. Wprowadzenie tej regulacji wykluczy generowanie znacznych kosztów i obowiązkową konieczność zakupu dodatkowych analizatorów spalin i manometrów do pomiaru ciśnienia w ogumieniu na wyposażenie stacji kontroli pojazdów.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Przyrządy zastępcze w przypadku kontroli metrologicznej również powinny spełniać warunki dla wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 10)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	w projekcie w przypadku art. 86o ust. 10 brak jest wystarczającego stopniowania kar dla diagnostów. Postulujemy także, aby w pkt 2 ust. 10 pozostawić konieczność odbycia kursu, ale bez konieczności ponownego zdawania egzaminu kwalifikacyjnego. Odbycie kursu powoduje stosowne odświeżenie wiedzy osoby, która i tak zgodnie z prawem zdała już wcześniej egzamin kwalifikacyjny. Modyfikacja zapisów odnośnie sankcji w stosunku do diagnostów wykonujących	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>niewłaściwie badania techniczne pojazdów i gradacja kary to 13 postulat Grupy Roboczej. Istnieje potrzeba wprowadzenia gradacji sankcji wobec diagnostów niewłaściwie wykonujących badania techniczne oraz wprowadzenia zakazu tzw. podwójnego ukarania na co wskazywał Rzecznik Praw Obywatelskich. Często bowiem diagnosta za ten sam czyn jest karany w postępowaniu administracyjnym jak również jednocześnie w postępowaniu karnym. Obecnie przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym obligują Starostę do cofnięcia uprawnień diagnoście na okres 5 lat. Nie ma on możliwości stopniowania tej kary. Sankcje powinny być dostosowane i adekwatne do wagi i uchybień w odniesieniu do popełnionych błędów przez diagnostę podczas przeprowadzonego badania. Proponujemy zatem aby w art. 86o ust. 8 do 10 dokonać następujących zmian:</p> <p>„8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może nałożyć na diagnostę w drodze decyzji administracyjnej, z wyłączeniem stosowania przepisu art. 86o ust. 6 i ust. 9, kary upomnienia, nagany w przypadku naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych, gdy charakter i okoliczności czynu lub właściwości i warunki osobiste diagnosty wskazują, że pomimo naruszenia przepisów zastosowanie tej kary jest wystarczające do wdrożenia go do poszanowania prawa, a postawa diagnosty gwarantuje dalsze rzetelne wykonywanie przez niego badań technicznych.</p> <p>9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji diagnosty na okres od 6 miesięcy do 2 lat, w drodze decyzji administracyjnej w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, określonych w art. 86n ust. 1 pkt 4; 2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych, którym jest wielokrotne przeprowadzanie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego 	<p>doskonalenia zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>lub wielokrotne wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym, o ile naruszenia te mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.</p> <p>10. W przypadku cofnięcia diagności świadectwa kompetencji diagnosty, kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać mu wydane: nie wcześniej niż po upływie okresu o którym mowa w ust. 9, na który Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął świadectwo kompetencji diagnosty oraz po ponownym odbyciu przez diagnostę wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 86n ust. 1 pkt 2."</p> <p>Proponujemy także dodać w art. 86o projektu ustawy ust. 12 w brzmieniu:</p> <p>„12. Diagnosta nie może zostać ukarany w postępowaniu administracyjnym jeżeli za ten sam czyn został skazany przez sąd powszechny lub przez ten sąd uniewinniony. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza postępowanie administracyjne do czasu wydania prawomocnego orzeczenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym”.</p>	
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>pkt 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"pkt 2 po odbyciu przez diagnostę dwudniowych warsztatów doskonalenia zawodowego"</p> <p>Uzasadnienie: Egzamin kwalifikacyjny powinien być zdawany tylko raz, diagności, którzy starają się o ponowny wpis po cofnięciu uprawnień powinni tylko uzupełnić wiedzę poprzez obowiązek uczestnictwa w szkoleniu, tak jak diagności, którzy przez okres ponad dwóch lat nie pracowali na żadnej SKP.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wskazana regulacja wiąże się z ponownym uzyskaniem świadectwa kompetencji diagnosty, niezbędne jest więc ponowne zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Ogólnopolskie	Również przyczyna, o której mowa w art. 86q ust. 3 pkt. 1 lit. d - adres	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86p ust. 3 pkt 1 lit. d w powiązaniu z art. 86q pkt 3 lit. a)	Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	zamieszkania diagnosty-jest sankcją nieproporcjonalną do przewinienia. Tym bardziej, że jeśli diagnosta spóźni się ze zgłoszeniem zmian to zgodnie z treścią artykułu Dyrektor TDT musi obligatoryjnie zawiesić uprawnienia diagnosty.	Sankcja zawieszenia jest proporcjonalna, mając na względzie, że Dyrektor TDT przywraca uprawnienia po ustaniu naruszenia.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86q)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>...bulwersujący jest fakt pominięcia przez autorów projektu zapisu pkt 34 zawartego w preambule Dyrektywy 2014/45/EU:</p> <p>Przeprowadzając badania zdolności do ruchu drogowego. diagności powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Wynagrodzenie diagnostów nie powinno być zatem bezpośrednio związane z wynikami badań zdolności do ruchu drogowego...</p> <p>Do takich wniosków można dojść czytając poniższy zapis w uzasadnieniu projektu:</p> <p>w art.86q został nałożony na diagnostę szereg obowiązków, w szczególności rzetelności i bezstronności wykonywanych badań technicznych. Zapewnią one realizowanie celu postawionego przez dyrektywę 2014/45/UE jakim jest funkcjonowanie środowisku diagnostów bez konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.</p> <p>Powyższy zapis uzasadnienia świadczy o ignorancji jak również braku poszanowania przez ustawodawcę środowiska diagnostów samochodowych. Po pierwsze nie została uregulowana kwestia</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>W projekcie zostaną zawarte zapisy zapewniające bezstronność diagnosty. Zapewnieniu bezstronności i prawidłowego realizowania zadań przez diagnostę i zapewnienia odpowiednich warunków pracy będzie służył również właściwy nadzór oraz odpowiedzialność przedsiębiorcy za nieprawidłowości w badaniu technicznym wykonywanym przez diagnostę.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>podległości, zatrudnienia oraz zrzeczenia diagnosty, będąca wyznacznikiem właściwej roli diagnosty samochodowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ustawodawca nakładając szereg obowiązków na diagnostę nie zagwarantował, po raz kolejny autonomiczności w podejmowaniu decyzji związanych z dopuszczeniem pojazdów' do ruchu drogowego. Bezspornym z naszego punktu widzenia jest fakt, iż właśnie bezpośrednio związanie diagnostów z właścicielami SKP poprzez podległość na linii pracodawca-pracownik, a co za tym idzie przede wszystkim zależność finansowa jest głównym aspektem, którym powinien zająć się w pierwszej kolejności ustawodawca. Bowiern nakładanie obowiązków bez jakiegokolwiek regulacji formy zatrudnienia diagnosty po pierwsze nie spełnia zapisów' preambuły rzeczony dyrektywy, a dodatkowo jest niesprawiedliwe społecznie.</p> <p>Rozwiązaniem tego swoistego „węzła gordyjskiego” mogło by być np. powołanie Izby Diagnostów Samochodowych i przekazanie jej nadzoru nad jakością badań, a diagności wykonujący zawód obowiązkowo musieli by się zrzeczyć - na wzór niemiecki, który w uzasadnieniu nie był w ogóle brany pod uwagę. Alternatywnym rozwiązaniem może być przekazanie nadzoru nad badaniami technicznymi Inspekcji Ruchu Drogowego oraz wcielenie diagnostów w jej szeregi jako inspektorów, co skutkowałoby tym, że na ocenę nie będą miały wpływu konflikty interesów, w tym również konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Oczywiście należy zadać pytanie jak w takim razie będą funkcjonowały Stacje Kontroli Pojazdów. Odpowiedź jest prosta. Biorąc wzór z pracy inspektorów TDT, którzy udają się do zakładów celem odbioru zbiorników gazu. Tak inspektorzy (diagności samochodowi) mogliby być delegowani do Stacji Kontroli Pojazdów, które przykładowo wzywałyby inspektorów celem przeprowadzenia badań technicznych, gdzie godzina pracy takiego inspektora byłaby wyceniona na wzór inspektora TDT.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Naszym zdaniem zapis w art. Art. 86q. że Diagnosta jest obowiązany:</p> <p>1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;</p> <p>jest co najmniej frazesem, który nic nie zmieni oprócz poczucia spełnienia obowiązku wynikającego z dyrektywy przez Państwo. Niestety nie ma to nic wspólnego z wykonaniem faktycznym i rzetelnym zapisów wynikających z przepisów dyrektywy. Brak też odpowiedzialności za te nadużycia przedsiębiorcy prowadzącego SKP, ponieważ zawsze może on scedować odpowiedzialność na diagnostę. W projekcie nie znalazł też się żaden zapis normujący zapewnienie właściwych warunków pracy, sprawnego wyposażenia kontrolno - pomiarowego oraz zapewnienie warunków do bezstronnego i rzetelnego wykonywania badań przez diagnostę samochodowego w obowiązkach pracodawcy zawartych w art. 86r. Za to zapewniono prawo tylko do zawiadomienia o zatrudnieniu czy też zwolnienia diagnosty, gdzie pracodawca nie musi wskazywać nawet przyczyny takiej decyzji.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86q pkt 2)	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 86q pkt 2 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić czasowe określenie długości szkolenia tj. słowo „dwudniowe”.</p> <p>Uzasadnienie Można przejść na rozliczenie godzinowe czasu warsztatów lub przenieść te określenie do aktu wykonawczego. W ten sposób zmiana długości szkolenia art. poprzez zmianę, programu i ilości zajęć nie będzie skutkowała każdorazowym obowiązkiem zmiany zapisów ustawy.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86r pkt 2)	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 86r pkt 2 projektu ustawy prd należy się zastanowić, czy nie wykreślić tego zapisu.</p> <p>Uzasadnienie Który przedsiębiorca ma pokrywać koszty warsztatów, jeżeli diagnosta zatrudniony będzie w dwóch, a nawet więcej SKP. Można też dodać zapis o możliwości pokrywania kosztów warsztatów przez niego</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			samego.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86s)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Proponujemy, aby w zapisach tego artykułu uściślić i pominąć wymóg prowadzenia kursów i warsztatów wyłącznie w miejscu określonym w rejestrze podmiotów prowadzących ośrodki szkolenia, zgodnie z wymogiem określonym w art. 86u ust. 6 pkt 5. Pozwoli to jak to ma miejsce obecnie prowadzić kursy i warsztaty szkoleniowe także na zasadzie szkoleń wyjazdowych, co obecnie jest niedoprecyzowane w przedłożonym projekcie. Dlatego proponujemy treść tego artykułu w następującej formie: <i>Art. 86s ust. Ośrodek szkolenia kursy i warsztaty może prowadzić pod adresem innym niż określony we wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 86u ust. 5 pkt 6.</i>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapewnienie odpowiednich warunków lokalowych dla kursów i warsztatów należy do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów. Ustawa nie wskazuje konieczności prowadzenia zajęć pod adresem przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86s ust. 1) w powiązaniu z art. 86u ust. 6 pkt 5)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86s postulujemy wprowadzenie zasady, że warsztaty doskonalenia zawodowego, może prowadzić ośrodek szkolenia, z pominięciem wymogu ich prowadzenia w miejscu określonym w rejestrze podmiotów prowadzących ośrodki szkolenia, zgodnie z wymogiem określonym w art. 86u ust. 6 pkt 5. Ponad wszelką wątpliwość otworzy to drogę do prowadzenia takich warsztatów także na zasadzie szkoleń wyjazdowych co zdaje się nie być doprecyzowane w przedłożonym projekcie. Zatem proponujemy do art. 86s dodanie ust. 5 w brzmieniu: „5. W przypadku prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego, ośrodek szkolenia może je prowadzić pod adresem innym niż określony we wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 86u ust. 6 pkt 5.”	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapewnienie odpowiednich warunków lokalowych dla kursów i warsztatów należy do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów. Ustawa nie wskazuje konieczności prowadzenia zajęć pod adresem przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 1 pkt 1 - 4)	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Problemem regulacji ośrodków kształcenia diagnostów, należy oprzeć o wzory jak dla CKZ w podstawie programowej MI 2 i MI8. Ośrodki kształcenia diagnostów nie mogą się składać jedynie z sali z rzutnikiem (np. restauracja lub hotel). Powinny być wyposażone w pomoce dydaktyczne jak w załącznikach podstawy programowej M12, poszerzonej o układy symulacji współczesnych samochodów,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ustawa przewiduje obowiązek zapewnienia odpowiednich warunków dydaktycznych, zgodnie z programem szkolenia określonym w

Lp.	Art. projektu	Institucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			mechatronikę samochodową i sieci komunikacyjne samochodu.	rozporządzeniu.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 1, pkt 3 lit. c)	Institut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Dotyczy ośrodków szkolenia: „... udokumentowane uczestnictwo co dwa lata w seminariach ...” Ustawa wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 roku. Nie jest możliwe spełnienie wymagań powyższego artykułu przez zainteresowane ośrodki (konieczne postanowienia przejściowe).	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie przedstawia uzasadnienia co do braku możliwości spełnienia wymogu uczestnictwa w seminariach.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 86u ust. 5, 9, 10 i 11, art. 86v ust. 1-4, art. 86 w oraz art. 86x ust. 1-3)	Transport i Logistyka Polska (TLP)	W proponowanych przepisach art. 86t ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 86u ust. 5, 9, 10 i 11, art. 86v ust. 1-4, art. 86w oraz art. 86x ust. 1-3 Prawa o ruchu drogowym Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) przyznano szereg kompetencji władczych o charakterze administracyjnym, z wydawaniem decyzji administracyjnych włącznie. Takie rozwiązanie budzi szereg wątpliwości zarówno formalnych, jak i merytorycznych. Status ITS jako jednostki badawczej określają przepisy ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2010 r. z późn. zm.). Zgodnie z tą ustawą każdy z instytutów badawczych tworzony jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów. Także łączenie, podział, reorganizacja, przekształcenie lub likwidacja instytutu (instytutów) następuje w trybie rozporządzenia ww. organu administracji rządowej. Tym samym można zadać uzasadnione pytanie, czy ustawa może wskazywać organ konkretnej jednostki organizacyjnej, której byłby określany jest przepisami aktu wykonawczego? Bardziej poprawnym w tej sytuacji wydawałoby wprowadzenie do ustawy określenia „dyrektor instytutu badawczego podległego ministrowi właściwemu w sprawach transportu”, który to instytut badawczy byłby wskazany odpowiednim rozporządzeniem tegoż ministra. Należy jednak mieć na uwadze, że instytut badawczy może podlegać komercjalizacji lub prywatyzacji bezpośredniej i być przekształcony w spółkę prawa handlowego. Wobec instytutu może zostać ogłoszona upadłość. W tym stanie rzeczy przyznanie przez władzę ustawodawczą (w drodze ustawy) określonych kompetencji władczych, które następnie na podstawie odrębnych przepisów mogą być przekazane np. spółce	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>prawa handlowego utworzonej na mocy uprawnień władzy wykonawczej wydaje się cokolwiek kontrowersyjne.</p> <p>Wątpliwości formalne budzi także zgodność zaproponowanych rozwiązań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dotyczących proponowanego zakresu działania Instytutu Transportu Samochodowego z zakresem działania instytutów badawczych, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy o instytutach badawczych, • dotyczących pobieranych przez Instytut Transportu Samochodowego opłat z zasadami gospodarki finansowej określonymi w rozdziale 3 ww. ustawy, a w szczególności wymienionymi enumeratywnie źródłami przychodów instytutu badawczego, • dotyczących kompetencji Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego z kompetencjami dyrektora instytutu badawczego wskazanymi w art. 24 ust. 1 ww. ustawy. <p>Ponadto chcielibyśmy wskazać, iż projekt ustawy nie określa zasad nadzoru nad wykonywaniem przez Dyrektora ITS kompetencji i zadań wskazanych w tym projekcie. Ogólny nadzór zwierzchni wynikający z ustawy o instytutach badawczych dostosowany jest do zadań instytutu określonych w tej ustawie, a nie do wykonywania przez instytut funkcji administracyjnych. Może to doprowadzić do patologii podobnej do tej, jaka została ujawniona w 2002 r. w związku z przyznanymi Instytutowi zadaniami w ramach ustawy o transporcie drogowym oraz na podstawie przepisów ustawy Prawo o mchu drogowym.</p> <p>W tym stanie rzeczy rozsądne byłoby rozważenie przekazania zastrzeżonych w projekcie kompetencji Dyrektora ITS dla Dyrektora TDT. Szczególnie że to ten ostatni realizował dotychczas większość zadań związanych z uzyskiwaniem uprawnień przez diagnostów.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Stowarzyszenie	W odniesieniu do wykładowców, którzy mogliby prowadzić kursy lub	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86t ust. 1 pkt 3a)	Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>warsztaty doskonalenia zawodowego (art. 86t ust. 1 pkt 3a projektu ustawy), uważamy, że wykładowcy powinni posiadać dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty samochodowego lub dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia wyższego technicznego - w odniesieniu do ściśle technicznych aspektów związanych z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów - bez wskazywania konkretnego programu kształcenia wykładowcy. Wynika to z faktu, iż wiele osób związanych z motoryzacją mogłoby nie spełniać wymagań stawianym kandydatom na wykładowców - przykładem mogłyby być np. osoby posiadające uprawnienia Rzeczoznawcy Samochodowego z listy Ministra właściwego ds. Transportu oraz osoby posiadające tytuły naukowe (np. dra nauk technicznych), którzy posiadają wieloletnie doświadczenie związane z motoryzacją, jednak proces ich kształcenia nie obejmował zajęć zawartych w procedowanych przepisach. Proponowane rozwiązanie wyeliminuje dotychczasowych wykładowców prowadzących kursy lub warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów, którzy posiadają wyższe techniczne lub techniczno-ekonomiczne wykształcenie, wieloletnie doświadczenie zawodowe w zakresie eksploatacji i napraw pojazdów samochodowych, będących często biegłymi sędowymi czyli wykładowców legitymujących się głęboką wiedzą specjalną.</p> <p>Ograniczenia prawa do prowadzenia kursów lub warsztatów osobom fizycznym, które są fachowcami z powodu nabycia wieloletniej wiedzy w zakresie stosowania przepisów mijają się z celem, gdy nie jest wymagana akredytacja dla ściśle określonego zakresu szkoleń. Podobnie rzecz ma się z narzuceniem kontroli nad ośrodkami ze strony ITS w Warszawie, który w wielu kwestiach i wielokrotnie sporządzał opinie, bądź stanowiska sprzeczne z porządkiem prawnym, a w 2004 roku po przejęciu odbioru stacji przez TDT okazało się, że czynności przeprowadzał nierzetelnie.</p> <p>Wprowadzenie wymagań dla wykładowców, czy nadzoru ITS na</p>	Wprowadzono odpowiednie wymogi dla zawodu wykładowcy.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			ośrodkami szkolenia nie poprawi wiedzy diagnostów samochodowych. Dlatego wydanie wytycznych interpretacyjnych jednoznacznie uprości i usprawni pracę diagnosty samochodowego, czy stacji kontroli pojazdów. Należy też dodać, że tworzone akty normatywne i wykonawcze były sporządzane w sposób niewykonalny lub sprzeczny z zasadami techniki prawodawczej, o czym projektodawca w uzasadnieniu zapomniał wspomnieć.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 2)	Instytut Transportu Samochodowego	W art. 86t pkt 2 projektu ustawy proponuje się dodać możliwość pokrycia kosztów uczestnictwa w seminariach przez ośrodek szkolenia diagnostów delegującego instruktorów poprzez dodanie na końcu ostatniego zdania „... lub ośrodek szkolenia diagnostów. ”	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v) w powiązaniu z art. 86x	DEKRA Polska	W proponowanych projektach ustaw kładzie się duży nacisk na niezależność jednostek nadzorujących. Nie podważając doświadczenia i wysokich kompetencji Instytutu Transportu Samochodowego (ITS), obawę o konflikt interesów budzi fakt, powierzenia nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów (art. 86v) oraz nadanie kompetencji do przeprowadzania egzaminów na diagnostów (art. 86x), Instytutowi Transportu Samochodowego, który prowadzi jednocześnie ośrodek szkolenia diagnostów oraz oferuje komercyjne usługi „Patronatu ITS” nad stacjami kontroli pojazdów.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów i kandydatów na diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ponieważ Dyrektor ITS w ramach sprawowanego nadzoru będzie prowadził ranking ośrodków szkolenia diagnostów, należało będzie rozważyć kwestię prowadzenia szkoleń dla diagnostów i kandydatów na diagnostów przez ITS. Dyrektor ITS nie powinien być sędzią we własnej sprawie.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów i kandydatów na diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		PIMOT	W naszej ocenie projekt ustawy powinien uwzględniać konieczność zachowania bezstronności przez jednostkę uprawnioną do tej działalności. Projekt ustawy nie wyklucza możliwości prowadzenia działalności szkoleniowej przez jednostkę sprawującą jednocześnie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			nadzór nad ośrodkami szkoleniowymi.	zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jest to następna kpina gdzie instytucji prowadzącej szkolenia dla diagnostów daje się możliwość sprawowania nadzoru nad konkurencyjnymi ośrodkami szkolenia. Pozostawiamy to bez komentarza.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 86u, 86v i art. 86x wątpliwości budzi powierzenie Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego kompetencji w zakresie prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, nadzoru nad tymi przedsiębiorcami powoływania komisji do przeprowadzania egzaminów na kandydatów na diagnostów i diagnostów, w sytuacji gdy ITS jest bezpośrednio zaangażowany w system kontroli technicznej pojazdów poprzez prowadzenie odpłatnego patronatu nad SKP, prowadzenie własnej SKP. Mając na uwadze, że celem projektu ustawy jest poprawa funkcjonowania systemu SKP jako całości, w naszej opinii kompetencje w powyższym zakresie powinny znajdować się także w TDT, które daje rękojmię i gwarancje neutralnego stosunku do wszystkich działających w Polsce SKP.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Zupełnie nie zgadzamy się z zaproponowanym systemem szkolenia diagnostów. Ustawodawca ceduje tę sprawę na ITS, wskazując, że jest to jednostka o doskonałych parametrach jako lidera nad tą sprawą. Na jakiej podstawie ustawodawca tak sądzi, czyżby był z ITS-u?.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 1) w	PIMOT	Mając na uwadze zasadę spójności ustawy i transparentności procesu stanowienia prawa, jak również z uwagi na dotychczasową praktykę	<u>Uwaga nieaktualna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	powiązaniu z art. 86t, art. 86w i art. 86x		<p>legislacyjną uważamy, że celowe jest, aby w proponowanych postanowieniach ustawy nie przywoływano nazwy własnej Kierownika jednego z instytutów badawczych, tj.: Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego. Dla zachowania zasady przejrzystości i równego traktowania wszystkich podmiotów obrotu prawnego (w i tej samej lub zbliżonej dziedzinie) nie powinno się przywoływać w tekście ustawy właściwych nazw instytucji lub podmiotów gospodarczych, chyba że wskazuje się organy władzy publicznej, którymi - z definicji - instytuty badawcze nie są. Tymczasem w przedstawionym do zaopiniowania projekcie przywołuje się Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego jako odpowiedzialnego m.in. za: sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi (Rozdział 5: art. 86t, p.3.c, str. 33; art. 86u, p.5., p.9., p.10., pil., str. 36/37; art. 86v, p.l., p.2. p.3., p.4., str. 38; art. 86w, str. 38; art. 86x, p.l., str 38) oraz przeprowadzanie egzaminów kwalifikujących na diagnostę (Rozdział 5: art. 86n, p.3., str. 31; art. 86x, p.l., p.2.,p.3, str. 38/39). W naszej ocenie, przywołanie bezpośrednio w treści ustawy nazwy instytucji lub podmiotu gospodarczego z ograniczonym wpływem tak ministerstwa właściwego do spraw transportu, jak i Transportowego Dozoru Technicznego nie gwarantuje bezstronności. Nadto w przypadku ustawowych zmian dotyczących instytutów badawczych może to doprowadzić do niewykonalności czynności (aktów stosowania prawa) wynikających z treści tej ustawy.</p> <p>Mając powyższe na uwadze, najbardziej uzasadnionym rozwiązaniem, przede wszystkim z prawnego punktu widzenia, jest wyznaczenie przez Ministra właściwego do spraw transportu "podmiotu odpowiedzialnego" do realizacji w/w zadań (obowiązków). Przy takim podejściu należałoby zrezygnować z przywoływania bezpośrednio w ustawie "Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego" poprzez zastąpienie tego określenia zapisem „podmiot odpowiedzialny” (lub innym podobnym). Takie rozwiązania legislacyjne są stosowane np.: w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o</p>	Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. (Dz.U. z 2015r., poz. 1273), gdzie wprowadzono definicję „podmiotu odpowiedzialnego”, a następnie w dalszej części ustawy (np.: art. 80bh pkt 5) przywoływano pojęcie "podmiotu odpowiedzialnego". Pomiot odpowiedzialny, zgodnie z zapisami tej ustawy, został wyznaczony przez Ministra właściwego do spraw transportu. W tym przypadku stosownym rozporządzeniem Ministra „podmiotem odpowiedzialnym” wyznaczono Instytut Transportu Samochodowego.</p> <p>Przemysłowy Instytut Motoryzacji uważa, że powyżej wymienione rozwiązanie powinno być zastosowane również w warunkach konsultowanego projektu.</p> <p>W naszej opinii jedynie wprowadzenie definicji „podmiotu odpowiedzialnego”, zapewnia zgodność z treścią ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 3)	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Należy wykreślić ust. 3.</p> <p>Uzasadnienie: Koszty obowiązkowej kontroli wynikającej z przepisów prawa i przeprowadzanej z urzędu (a nie na wniosek przedsiębiorcy) przez organy państwowe nie powinny być ponoszone przez przedsiębiorcę.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 4)	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Należy wykreślić pkt 3.</p> <p>Uzasadnienie: Takie naruszenie nie powinno stanowić podstawy do wykreślenia z rejestru przedsiębiorców.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86w) w powiązaniu z obowiązującymi przepisami	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W art. 86w. wprowadzono zasadę, zgodnie z którą organem odwoławczym od decyzji Dyrektora ITS jest Minister właściwy do spraw transportu. Nie wprowadzono analogicznego rozwiązania w przypadku zakazów skierowanych do przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów, tj. decyzji wydawanych przez Dyrektora TDT. Warto także zwrócić uwagę, że decyzje wydawane w</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zgodnie z art. 43 ustawy o dozorze technicznym TDT podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>stosunku do przedsiębiorców będą charakteryzowały się natychmiastową wykonalnością i nie może być tu mowy o zbyt długim oczekiwaniu na rozstrzygnięcie instancji odwoławczej. Mając na względzie ewentualne dochodzenie odszkodowań od Skarbu Państwa za utracone przychody w związku z długotrwałym oczekiwaniem na rozstrzygnięcie, w przypadku gdy decyzje Dyrektora TDT będą niezasadne, pozostawienie Ministra właściwego do spraw transportu jako organu odwoławczego może pociągnąć ogromne koszty odszkodowań od Skarbu Państwa. Proponujemy zatem rozważyć możliwość wprowadzenia w ustawie przepisu szczególnego pozostawiającego jako instancję odwoławczą w tego typu sprawach Samorządowego Kolegium Odwoławczego.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b art. 86x ust. 1</p>	<p>Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL</p>	<p>Dotyczy egzaminów dla diagnostów: Uważamy, że powinna zostać określona zasada organizowania egzaminów w ośrodkach egzaminacyjnych utworzonych przynajmniej w kilku rejonach na terenie RP.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Propozycja organizowania egzaminów w wielu ośrodkach egzaminacyjnych nie znajduje uzasadnienia organizacyjnego i ekonomicznego.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z), 86za w powiązaniu z art. 83 i OSR)</p>	<p>Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>Tworzy się Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, który ma być zasilany dodatkową opłatą pobieraną od użytkownika pojazdu oprócz opłaty za badanie techniczne i opłaty ewidencyjnej. Projekt ustawy przewiduje, że opłata na Fundusz nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro.</p> <p>Nie przedstawiono szczegółowej kalkulacji na podstawie, której przyjęto założoną kwotę, a zgodnie z przyjętymi zasadami dobrej legislacji nakładane w ten sposób na obywateli obciążenia finansowe powinny służyć tylko i wyłącznie pokryciu uzasadnionych kosztów administracyjnych. W przedłożonej propozycji rozporządzenia określono wysokość tej dodatkowej opłaty na poziomie 4 zł. Pragniemy zwrócić uwagę, że FZPJBTP jest kolejnym funduszem celowym, o podobnej konstrukcji jak funkcjonujący obecnie Fundusz Centralnej Ewidencji</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Obliczenia dotyczące opłat są zawarte w OSR do projektu ustawy.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Pojazdów i Kierowców. Proponowane rozwiązanie zmusi przedsiębiorców do prowadzenia oddzielnych ewidencji i sprawozdań na potrzeby obu funduszy. W obecnym stanie prawnym koszty pobierania, ewidencjonowania i przekazywania opłaty ewidencyjnej na rzecz CEP ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje. Proponowane w projekcie rozwiązania w zakresie drugiego, nowego funduszu celowego powielają ten schemat. Dlatego też proponujemy rozważyć połączenie obydwu funduszy celowych, tak aby środki były przekazywane w jedno miejsce np. do CEP. Podział zgromadzonych tam środków powinien odbywać się na szczeblu administracji rządowej. Ze społecznego punktu widzenia opisane w tym punkcie proponowane przez twórców projektu rozwiązanie będzie odbierane przez użytkowników pojazdów jako kolejna próba ich opodatkowania i spotka się z negatywnym odbiorem.</p> <p>Ponadto ze środków zgromadzonych w Funduszu przewiduje się utworzenie i prowadzenie: rejestru stacji kontroli pojazdów, rejestru diagnostów oraz systemu pozwalającego na analizę wyników badań technicznych i podejmowanie odpowiednich działań kontrolnych i nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów. Powstanie rejestrów stacji i diagnostów jest konieczne i oczekiwane oraz stanowi realizację tez 1a i 2 Grupy Roboczej. Należy się jednak zastanowić czy nie można by wykorzystać do tego celu istniejącego już systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, który w chwili obecnej gromadzi dane o funkcjonujących stacjach kontroli pojazdów i wynikach badań technicznych. Byłoby to dużo tańsze rozwiązanie, niż tworzenie nowego, alternatywnego systemu informatycznego.</p> <p>Brak jednak w projekcie szczegółowych danych na temat zakładanych wydatków na nową kadrę TDT, budowę stacji TDT w zestawieniu z planowanymi przychodami z tytułu nowo nałożonej daniny publicznej.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z)	Stowarzyszenie Inżynierów i	Kontrowersyjnym aspektem jest tworzenie Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów oraz budowanie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>stacji kontroli pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny. Uważamy, że budowa stacji kontroli pojazdów przez TDT stanowi duże zagrożenie dla obecnie funkcjonujących podstawowych i okręgowych stacji kontroli pojazdów, co wynika z proponowania odebrania możliwości wykonywania niektórych badań technicznych pojazdów (np. pojazdy przewożące towary niebezpieczne, badania techniczne pojazdów po terminie itp.) z działających obecnie stacji kontroli pojazdów w poczet planowanych zamierzeń tj. otwierania stacji kontroli pojazdów TDT z wyłącznymi uprawnieniami. Ponadto należy zauważyć, że TDT jako strona postępowania w zakresie odbioru i kontroli stacji kontroli pojazdów, stałaby się z mocy prawa podmiotem konkurującym z funkcjonującymi stacjami kontroli pojazdów, co może rodzić skutki rynkowe takich działań (w przyszłości z pewnością takie skutki byłyby widoczne). Skoro jedna ze stron miałaby być konkurentem rynkowym stacji, które sama dopuszcza do pracy, ze zrozumiałych względów występuje konflikt interesów, co z pewnością nie służy rozwojowi rynku i z pewnością jest sprzeczny z polityką zachowania bezstronności.</p> <p>TDT wykorzystując procedury mogłaby utrudniać lub uniemożliwiać dostęp wnioskującym i podmiotom przedłużania lub wydania nowych „certyfikatów”. Zachowanie bezstronności przy uchwalanych normach prawnych powinno być Nadzrędnym celem przy zapewnieniu: wysokiego poziomu wykonywanych działań, kompetencji, a przede wszystkim bezstronności i niezależności.</p> <p>Uwaga:</p> <p>Podkreślić przy tym należy, że wyposażenie SKP należących do TDT nie będzie się różniło od wyposażenia obowiązującego na stacjach okręgowych, a badania techniczne wykonywać będą diagności posiadający ten sam zakres uprawnień, z tym że na stacjach konkurencyjnych dla TDT, diagności z reguły będą posiadali dużo większe doświadczenie w wykonywanych obowiązkach.</p>	Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z skp prowadzonymi przez przedsiębiorców.
		Zrzeszenie Międzynarodowych	Nasze wątpliwości budzi również sposób powołania Funduszu Zapewnienia Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Wygląda na to,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	że poprzez wdrożenie tego rozwiązania pojawi się nowy podatek, który będzie odprowadzany z opłat za wykonanie badań technicznych pojazdów. Jesteśmy stanowczo przeciwni pojawieniu się takich nowych rozwiązań i kolejnych obciążeń użytkowników pojazdów.	Niezbędne jest sfinansowanie nowego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z ust. 9 pkt 3)	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 86z ust. 9 w pkt. 3 proponujemy dodać literę d) systemu badań powtórnych, o których mowa w art. 86j. ust. 3. Pkt. 1a. oraz nową treść:</p> <p>pkt 4</p> <ul style="list-style-type: none"> - prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych; - przystosowywanie wyników badań naukowych i prac rozwojowych do potrzeb praktyki; - wdrażanie wyników badań naukowych i prac rozwojowych; w zakresie badań technicznych pojazdów. <p>Ust. 10 Kwota środków przekazywanych corocznie na cel, o którym mowa w ust. 9 pkt 4 jest nie mniejsza niż 2% corocznych opłat przeznaczonych na Fundusz ZPJBTP.</p> <p>Uzasadnienie Rozwiązanie takie jest wdrożone w wielu krajach, na przykład w Niemczech i pozwala na finansowanie lub współfinansowanie projektów badawczych związanych dostosowaniem zakresu i sposobu badań technicznych za zmieniającą się techniką samochodową i nowymi wymaganiami homologacyjnymi (przykładami mogą być badania elektronicznych systemów bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy, systemów oczyszczania spalin). Badania takie mają charakter czysto użytkowy i pozyskanie środków z funduszy NciBR jest często niemożliwe, zaś we wszystkich krajach wspólnoty badania związane z obszarem badań technicznych pojazdów są prowadzone.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b	PHU Orlik	Planowane powstanie stacji TDT związane jest z zasileniem przez	<u>Uwaga nieaktualna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86z ust. 9) w powiązaniu z ust. 7		przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów tworzonego funduszu celowego (projektowany rozdział 6). Niezrozumiałym jest dlaczego przedsiębiorcy świadczący najwyższej jakości usługi będą zobowiązani do sfinansowania kilkunastu stacji TDT które nie znajdują uzasadnienia z w/w powodów do zaistnienia. Wprowadzenie obowiązku przekazywania do funduszu opłaty od każdego badania technicznego jest w naszej ocenie nałożeniem na stacje nowego podatku, do którego egzekwowania również uprawniony będzie Dyrektor TDT. Tym bardziej zasadnym staje się zarzut że stacje TDT staną się stacjami niszczącymi wolność gospodarczą. Wydaje się że podstawowe i okręgowe stacje zamiast przekazywać środki na stworzenie stacji TDT mogą wykorzystać je na własny rozwój i podniesienie jakości świadczonych usług.	Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.
		Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Projekt w systemie Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów zakłada budowę 16 stacji Dyrektora TDT za składkowe środki kierowców, będąc w zasadzie swoistym kolejnym podatkiem. Doświadczenie z CEPiK budzą wątpliwości odnośnie właściwego wykorzystania tych środków.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z-86zd)	Transport i Logistyka Polska (TLP)	W zaproponowanym nowym brzmieniu art. 83 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym mowa jest o dodatkowej opłacie przeznaczonej na nowotworzony Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Pomysł utworzenie funduszu znajduje rozwinięcie w kolejnych propozycjach przepisów art. 86z-86zd Prawa o ruchu drogowym. Jak wynika z projektu, środki gromadzone w tym funduszu mają mieć przeznaczenie m.in. na finansowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz rozbudowę stacji kontroli pojazdów należących do TDT. Uważamy że nie powinno się obciążać tymi kosztami właścicieli i posiadaczy pojazdów. Każdy z nich płaci bowiem podatki i inne daniny publiczne trafiające do budżetu państwa lub samorządu terytorialnego z przeznaczeniem m.in. na wykonywanie zadań z zakresu administracji publicznej. Do takich zadań należy także prowadzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Z kolei	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu dot. centrów. Opłata za zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych będzie pobierana z opłaty za badania techniczne i nie będzie stanowić dodatkowego obciążenia dla użytkowników pojazdów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>finansowanie budowy stacji kontroli pojazdów należących do TDT może być finansowane z kredytu inwestycyjnego, który byłby spłacany z opłat za przeprowadzane badania. Transportowy Dozór Techniczny, jako państwowa osoba prawna może zaciągać takie kredyty, a ich uzyskanie ze względu na ustawowo zagwarantowany zakres działań i opłat nie powinno stanowić jakiegokolwiek problemu. Dlatego uważamy za niewłaściwe tworzenie pozabudżetowego funduszu gromadzącego środki na wykonywania nadzoru oraz dokonywanie inwestycji, w szczególności wobec faktu, iż nie powoduje to zmniejszenia innych obciążeń nałożonych na właścicieli i posiadaczy pojazdów. Tworzenie funduszu byłoby także uzasadnione, gdyby za badania wykonywane w SKP należących do TDT nie były pobierane opłaty lub miałyby one wymiar symboliczny, na co się raczej nie zanosi.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z) w powiązaniu z rozdziałem 6</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>Czy naprawdę piszący projekt i uzasadnienie wybrali właściwy cel? Czy cel ten ma coś z nazwą funduszu: Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów Według powyższego wskazuje się jeden cel: Zapewnienie pieniędzy na wydatki Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz powiększenie jego majątku! Piszący projekt przeszli sami siebie pisząc Funkcjonowanie takiego przejrzystego funduszu skutkować: ma również utrzymaniem zaufania obywateli do organów administracji publicznej na należyłym poziomie. Dla przypomnienia 60 min rocznie! - ale tylko w pierwszym roku ponieważ na podstawie: Art. 86zd. Maksymalne stawki opłat, o których mowa w przepisach rozdziałów 4-6, ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego". Wnioskujemy o usunięcie całego rozdziału 6 w takim brzmieniu dotyczącym ZPJBTP jak i Krajowego Punktu Kontaktowego, który już</p>	<p><u>Uwaga częściowo nieuwzględniona.</u></p> <p>Odstąpiono od rozwiązania polegającego na utworzeniu odrębnego funduszu. Niezbędne jest finansowanie systemu zapewniającego jakość badań technicznych pojazdów, którą ma zapewnić państwo, zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			został dawno utworzony w MSW.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86za)	PHU Orlik	W projektowanym art. 86za, brak jest uszczegółowienia czy opłata na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów stanowi przychód przedsiębiorcy i czy będzie odprowadzana po jej opodatkowaniu.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Przepisy dotyczące Funduszu zostały usunięte z projektu ustawy.
		Krajowa Rada Izb Rolniczych	...obecnie opłata ewidencyjna wynosi 1 zł od każdego badania technicznego pojazdu, natomiast według projektu na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów wyniesie 4 zł.	<u>Uwaga ogólna.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86zc)	PHU Orlik	Projektowany art. 86zc dotyczy tworzenia Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych. Ustawa prawo o ruchu drogowym w rozdziale 2c stanowi podstawę prawną dla Krajowego Punktu Kontaktowego przy centralnej ewidencji pojazdów. Zasadnym będzie wykorzystanie już istniejącej infrastruktury i rozszerzenie zakresu zadań realizowanych przez Krajowy Punkt Kontaktowy przy centralnej ewidencji pojazdów o część dotyczącą badań technicznych, tak aby była możliwa kompleksowa wymiana informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Krajowy Punkt Kontaktowy przewidziany w Rozdziale 2c funkcjonuje w zakresie transgranicznej, elektronicznej wymiany informacji między państwami UE dotyczących naruszeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest całkowicie nieadekwatny do wymiany informacji w zakresie badań technicznych.
	Art. 1 pkt 17 (art. 140ma pkt 2) w powiązaniu z art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86h ust. 3)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 140ma wnosimy o wykreślenie pkt 2 dotyczącego odpowiedzialności przedsiębiorcy za naruszenie prawa przez diagnostę. Dodatkowo postulujemy wprowadzenie tezy 19 Grupy Roboczej tj. zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów oraz możliwość reklamowania usług stacji kontroli pojazdów w zakresie innym niż dozwolony w ustawie. W ramach proponowanych norm przewidujemy także sankcje, które mają wymusić stosowanie nowych przepisów w postaci zakazu wykonywania działalności gospodarczej oraz kary grzywny. Dodatkowo analogicznie zaproponowano	<u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u> Uwaga dotycząca wykreślenia zapisów o odpowiedzialności przedsiębiorcy za nieprawidłowości popełnione przez diagnostę – nieuwzględniona. Uwaga dotycząca wprowadzenia przepisów zabraniających przyjmowania korzyści materialnych –

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wprowadzenie uregulowań uniemożliwiających obchodzenie norm w zakresie opłat urzędowych za badania techniczne.</p> <p>Wprowadzenie powyższych kwestii do projektu będzie wymagało następujących zmian legislacyjnych:</p> <p>Art. 140ma pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) wbrew obowiązkowi dopuszcza do naruszenia zakazu określonego w art. 86h ust. 3 pkt 1, 3 i 4”</p> <p>W konsekwencji art. 86h ust. 3 pkt 1 powinien otrzymać nowe brzmienie, a także należy dodać do tego ustępu pkt 3 i 4:</p> <p>„1) reklama stacji kontroli pojazdów oraz ich działalności z wyłączeniem informowania o oznaczeniu firmy przedsiębiorcy lub nazwy podmiotu i adresie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, godzinach pracy stacji kontroli pojazdów i zakresie wykonywanych badań technicznych, a także oznaczenia dojazdu do stacji kontroli pojazdów”</p> <p>„3) pobieranie opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 4 lit c.,</p> <p>4) oferowanie korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.”</p>	uwzględniona.
	Art. 1 pkt 17 (art. 140ma i art. 140 mb)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Mamy wrażenie, że są obydwa artykuły dotyczą tych samych przewinień i są nakierowane tylko i wyłącznie na diagnostę. I tak: art. 140ma ust 2 i art. 140mb ust. 1 dotyczą wiedzy, która na podstawie obowiązujących przepisów może być wymagana tylko od diagnosty samochodowego! To samo dotyczy art. 140ma ust 3 i art. 140mb ust 2 Czy to oznacza, że diagnosta będzie karany podwójnie tzn. z dwóch różnych artykułów?</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Art. 140ma dotyczy odpowiedzialności prowadzących skp, natomiast art. 140mb – odpowiedzialności diagnostów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	<p>Odnosnie art. 140ma powinno w nim się jasno sprecyzować, za jakie uchybienia będzie należna kara pieniężna tak, żeby nie było dowolności w wysokości naliczanej kary przez TDT. Nie powinno być dowolności, powinna ona być jasno sprecyzowana, ponieważ mogą być przypadki, że za takie samo uchybienie jeden przedsiębiorca może być ukarany kwotą 1000 zł a inny kwotą 9900 zł.</p> <p>Odnosnie art. 140mb - kary dla diagnosty za niezgodne przeprowadzenie badania z zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania oraz przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.</p> <p>Należy jasno sprecyzować, za które uchybienia, w jakiej wysokości poniesie karę finansową diagnosta (czytelność, jasność przepisów).</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Projektowane przepisy precyzyjnie regulują kwestie odpowiedzialności za nieprawidłowe przeprowadzanie badań.</p>
	Art. 1 pkt 19 (załącznik nr 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>Zmiana nr 19 przedmiotowego projektu, choć niezbędna w celu poprawiania jakości polskiego prawa, oceniana jest przez przedstawicieli OSPTN negatywnie, głównie z powodu swojej wybiórczości. Naszym zdaniem manipulowanie i zmienianie jedynie wybranych podpunktów, łączników lub znaków interpunkcyjnych, bez szerszego spojrzenia na problematykę przejazdów pojazdami nienormatywnymi, wbrew potrzebom zmian innych regulacji z tym powiązanych, jest brakiem poszanowania dla zasady równości wobec prawa. Zmiana zaproponowana w punkcie 19 przedmiotowego projektu ustawy ma na celu poprawę podstawy prawnej, z której w praktyce korzystają wyłącznie organy kontrolne przy nakładaniu kar, podczas gdy zupełnie pomija się absolutnie niezbędne zmiany dotyczące sąsiadujących regulacji w ustawie o ruchu drogowym w zakresie przejazdu pojazdów nienormatywnych.</p> <p>Od 2012 roku znane są inne wadliwe przepisy związane chociażby z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. brakiem kar za zaniechanie pilotowania, 2. brakiem kar za przekroczenie nacisków osi wielokrotnych - co ustaliły w praktyce 	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zmiana przepisów ma charakter uzupełniający i doprecyzowujący przepisy. Istotę i potrzebę zmian w tym zakresie opisano w uzasadnieniu do projektu ustawy.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Wojewódzkie Sądy Administracyjne,</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. wadliwą konstrukcją przepisów w zakresie zezwoleń kat. I, 4. wadliwą konstrukcją przepisów dotyczące zezwoleń kat. IV w przypadku pojazdów normatywnymi wymiarami i masą całkowitą, ale z nieznacznie przekroczonym naciskiem osi napędowej dopuszczalnym na danym odcinku drogi, 5. wadliwą konstrukcją przepisów dotyczących odpowiedzialności nadawców, spedytorów i załadowców, 6. wadliwą konstrukcją przepisów dotyczących tzw. pakietyzacji kar za naruszenia. <p>Znane nam są oficjalne pisma przedstawicieli WITD, stowarzyszeń branżowych oraz indywidualnych firm przewozowych, które skarżyły się na niesprawiedliwe i wadliwe regulacje prawne dotyczące przejazdu pojazdami nienormatywnymi. Niestety okazuje się, że te nawoływania o konieczną poprawę przepisów pozostawały bez echa w uprzednim Ministerstwie Infrastruktury nadal pozostają niezauważone w obecnym składzie osobowym. Dlatego też negatywnie oceniamy wybiórcze i kosmetyczne poprawianie kilku regulacji - które jedynie usprawnia proces i podstawę prawną nakładania kar na podmioty gospodarcze, podczas gdy cały system przejazdów pojazdami nienormatywnymi obciążony jest sporymi wadami, błędami i sprzecznościami.</p> <p>Z tego powodu postulujemy niepodejmowanie żadnych zmian w tym zakresie, do czasu systemowego podejścia do restrukturyzacji przepisów, w zakresie przejazdu pojazdami nienormatywnymi.</p>	
		Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	Treść kolumny 3 w lp. 7 w załączniku nr 1 do ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinna otrzymać następujące brzmienie: „a) o długości, szerokości, wysokości lub rzeczywistej masie całkowitej	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>większych od wymienionych w kategoriach I-VI, b) o naciskach osi przekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, c) zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4.”.</p> <p>Zaproponowany przepis doprecyzowuje, że zezwolenie kategorii VII wydaje się, jeżeli którykolwiek z wymiarów zewnętrznych lub masa całkowita przekraczają wielkości maksymalne określone dla zezwoleń I-VI. Obecnie obowiązująca konstrukcja ppkt a wskazuje, że zezwolenie kategorii VII wydaje się dla pojazdu nienormatywnego, którego wymiary zewnętrzne (a więc wszystkie trzy łącznie: długość, szerokość i wysokość) lub rzeczywista masa całkowita, przekraczają wielkości przewidziane dla zezwoleń I-VI. Oznacza to, że pojazd nienormatywny, którego jeden lub dwa wymiary zewnętrzne przekraczają wielkości maksymalne określone dla zezwoleń I-VI, a trzeci wymiar zewnętrzny nie spełnia tego warunku (nie przekracza wielkości przewidzianych dla zezwoleń I-VI), nie podlega obowiązkowi uzyskania na przejazd zezwolenia kategorii VII. Jest to ewidentna luka prawna wynikająca z dotychczas obowiązującego błędnego zapisu ppkt a. Ponadto, zgodnie ze zmianą definicji „pojazdu nienormatywnego” w projektowanym art. 2 pkt 35a ustawy, która objęła także zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4, załącznik w lp. 7 powinien konsekwentnie wskazywać, że zezwolenie kategorii VII wydaje się także dla takiego zespołu pojazdów.</p>	<p>Proponowane zmiany będą przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>
		<p>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)</p>	<p>Również chcemy zgłosić zastrzeżenia, co do propozycji, która pojawiła się w stosunku do zmiany załącznika nr 1 do ustawy prawo o ruchu drogowym. Nowe brzmienie lp 3 w kolumnie 3 ogranicza możliwości wykorzystania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III, wskazując, że na drogach publicznych nacisk osi nie może przekroczyć dopuszczalnego nacisku osi wskazanego przez przepisy o drogach publicznych.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nie można się zgodzić z przedstawioną uwagą, proponowane zapisy nie ograniczają możliwości korzystania z zezwoleń tej kategorii. Zmiana ma jedynie charakter</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				doprecyzowujący, a nie merytoryczny.
	Art. 2	Stowarzyszenie Doradców ds Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Art. 44 ust. 1 pkt 2 ustawy o dozorze technicznym - powinno być: „wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych...”. Proponowana nazwa dokumentu jest zgodna z nomenklaturą używaną w umowie ADR i ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Naszym zdaniem należy zwrócić uwagę, że już w 2013 roku podczas prac Grupy Roboczej TDT zaproponowało Tezę wraz z uzasadnieniem: 4. Włączenie kontroli stacji kontroli pojazdów do art. 82 ust. 3 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, jako kontrole o zamiarze których nie musi być powiadamiany przedsiębiorca, jak również nie musi być on obecny w trakcie kontroli - kontrole „ad- hoc” Kontrole przeprowadzane na podstawie obecnie obowiązujących przepisów nie dają możliwości do przeprowadzenia kontroli jakości badań technicznych pojazdów w sposób niezapowiedziany, a wymagany art. 83b ust. 2 pkt 1 lit b) ustawy - Prawo o ruchu drogowym, a tylko taka metoda gwarantuje, że kontrola będzie w stanie ustalić faktyczny sposób przeprowadzenia badania oraz jego jakości. Ten sposób przeprowadzenia kontroli w powiązaniu z informacjami uzyskanymi z centralnego rejestru badań i ich wyników będzie bardzo skuteczny jednocześnie będzie elementem mobilizującym diagnostów do rzetelnego wykonywania badań. Tezę tą odrzucono. O tym nad czym pracowała Grupa Robocza oraz sporządzanych sprawozdaniach na bieżąco było informowane Ministerstwo Transportu. Chcemy przypomnieć, że była to Grupa Ekspertka. Kontrole takie należy pozostawić odpowiednim służbom. Podtrzymujemy wnioski Grupy Roboczej i wnioskujemy o wykreślenie Art. 3 w całości.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Zrezygnowano ze zmiany ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.
	Art. 6	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ustawodawca przewidział w projekcie okres przejściowy do 1 stycznia 2023 roku zezwalający Dyrektorowi TDT na zawieranie umów z przedsiębiorcami w zakresie wykorzystania ich stacji przez organ	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			nadzoru. Uważamy, że powinno to być rozwiązanie docelowe, a nie tylko przejściowe. Warto także wspomnieć, że stacje TDT obniżą ilość badań wykonywanych na stacjach okręgowych, poprzez przejęcie ich kompetencji w zakresie wykonywania przeglądów okresowych i dodatkowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, a także w dużym zakresie po zmianach konstrukcyjnych. W przypadku pojazdów ADR wykonywanie ich badań w jednym miejscu w województwie rokrocznie będzie generowało olbrzymie i niczym faktycznie nie uzasadnione koszty transportu, prawie zawsze dotyczące zespołów pojazdów o bardzo dużej dopuszczalnej masie całkowitej, a także stanie się bardzo uciążliwe dla firm transportowych.	dot. centrów. Dyrektor TDT będzie wynajmował skp dotychczas funkcjonujące.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Chcemy poznać klucz na podstawie którego będą wskazywane OSKP będące w rękach przedsiębiorców jako wzorcowe na których będą mogli wykonywać swoje obowiązki wysoko wykwalifikowani pracownicy TDT? Czy stacje te będą w jakiś sposób specjalnie wyposażone? Czy w związku z ustawą o zamówieniach publicznych nie będzie jako jeden z wymogów, że OSKP ma być zrzeszona w ITS oraz warunkiem podpisania będzie najniższa cena, nie konieczność spełnienia wysokich standardów jakościowych? Czy w związku z powyższym nie taniej jest podpisać umowę z przedsiębiorcą prowadzącym OSKP niż budować stacje? No i wreszcie ostatnie pytanie czy w związku z podpisaną umową Stacja ta nie będzie podlegała kontroli, jako stacja Transportowego Dozoru Technicznego?	<u>Jw.</u>
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	Art. 6 przepisy przejściowe Do dnia 1 stycznia 2023 r. DTDT może realizować zadania, o których mowa w art. 86 ust. 4, na okręgowej stacji kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację - nawiązując do tego zapisu takie czynności może prowadzić ciągle inspektor na OSKP, która już funkcjonuje bez konieczności budowy własnych „wzorcowych”.	<u>Jw.</u>
		PHU Orlik	Projektodawca w art. 6 projektu ustawy wskazuje, że do dnia 1 stycznia 2023 r. stacje TDT będą realizować swoje zadania na obecnie	<u>Jw.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			funkcjonujących okręgowych stacjach, a więc będą korzystać z posiadanych przez nie urządzeń kontrolno-pomiarowych. Nie znajduje uzasadnienia tworzenie nowego rodzaju stacji, jeżeli obecnie działające są jednak wyposażone w urządzenia odpowiednie do potrzeb realizowanych zadań. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba zmodyfikowania posiadanych przez stacje urządzeń, to w określonym terminie do 2023 r. podstawowe i okręgowe stacje dostosują się do nowych wymagań. Jeżeli jednak zakłada się, że stacje TDT zostaną wyposażone w inne urządzenia niż te, które znajdują się na podstawowych i okręgowych stacjach kontroli pojazdów, to jest to działanie dyskryminujące przedsiębiorców, zmierzające do zmarginalizowania usług świadczonych w podstawowych i okręgowych stacjach.	
	Art. 9	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 9 przepisów końcowych projektowanej ustawy proponujemy wykreślenie ust. 4. Obowiązek uzupełnienia przez wszystkich diagnostów uprawnień do poziomu okręgowej stacji kontroli pojazdów jest zbędny. Diagnosta pracujący na podstawowej stacji kontroli pojazdów nie musi posiadać uprawnień o zakresie większym niż jest to wymagane dla stacji podstawowej, która go zatrudnia. W przypadku, gdy nie rozpocznie pracy na okręgowej stacji kontroli pojazdów, takie dodatkowe uprawnienia nie będą mu kompletnie potrzebne. Warto także zauważyć, że i tacy diagnosty będą objęci już systemem szkoleń okresowych. Przyjęte przez projektodawcę rozwiązanie narusza konstytucyjną zasadę respektowania praw nabytych.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Obowiązek posiadania przez diagnostę odpowiednich uprawnień wynika z dyrektywy 2014/45/UE.
		DEKRA Polska	W naszej opinii nie jest jednoznacznie określona w Ustawie ochrona praw nabytych w zakresie uprawnień diagnostów. Nie jest jasne czy diagnosty posiadający uprawnienia przed dniem wejścia w życie Ustawy zachowają swoje uprawnienia.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zgodnie z nowym brzmieniem art. 9 ust. 1 projektu ustawy uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				uprawniają do wykonywania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Ich dalsze zachowanie będzie uzależnione od odbywania stosownych szkoleń, przewidzianych zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE.
	Art. 9 ust. 2	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>W pkt 1 wyrazy „24 miesiące” zastąpić wyrazami „18 miesięcy”,</p> <p>W pkt 2 wyrazy „36 miesięcy” zastąpić wyrazami „24 miesiące.”</p> <p>Uzasadnienie: Zróżnicowanie terminów, w których diagnosty powinni przystąpić do okresowych szkoleń pozwoli na płynne przeszkolenie tej grupy zawodowej.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Ar. 9 ust. 4	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Projekt tego ustępu ma następującej treść:</p> <p>Diagnosty nieposiadający uprawnień do pełnego wykonywania badań w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, powinni w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzupełnić posiadane uprawnienia”.</p> <p>Uważamy, że jest to rozwiązanie nad wyraz rygorystyczne, ponieważ nie wszyscy diagnosty pracują i są zainteresowani pracą w okręgowych stacjach kontroli pojazdów, w których wymagane są uprawnienia do pełnego wykonywania badań technicznych. Diagnosta z stacji podstawowej ma dzisiaj z reguły zakres uprawnień: podstawowy, okresowe badania po raz pierwszy i badania dodatkowe oraz badanie pojazdów zasilanych gazem. Natomiast wg projektu ma uzyskać jeszcze uprawnienia do wykonywania badań pojazdów ADR i</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Obowiązek posiadania przez diagnostę odpowiednich uprawnień wynika z dyrektywy 2014/45/UE.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>autobusów 100 km/h. Jako stowarzyszenie poddajemy pod rozważenie i proszę sobie wyobrazić 50-cio i 60-cio letniego diagnostę, który ma uzupełniać wiedzę z egzaminem przy bardzo niskiej zdawalności, z zakresu badań, których nigdy w życiu nie będzie wykonywał pracując w podstawowej stacji kontroli pojazdów. Brak diagnostów z tego powodu spowoduje eliminację stacji więc uważamy, że jest to działanie społeczne.</p> <p>Proponujemy więc o zmianę projektu tego przepisu i jego następującą treść:</p> <p>Art. 9 ust. 4 Diagnostyci nieposiadający pełnych uprawnień stosownie do zakresu wykonywania badań w podstawowej stacji kontroli pojazdów oraz do pełnego wykonywania badań w okręgowej stacji kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, powinni w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzupełnić posiadane uprawnienia.</p>	
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p>Skoro projekt wprowadza w Art.86.ust.1.pkt 1) i 2) podział stacji kontroli na podstawowe i okręgowe, to analogicznie należałoby również wprowadzić podział uprawnień dla pracujących na nich diagnostów. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych od diagnosty na stacjach okręgowych jest znacznie szerszy niż na podstawowych i można zastosować tu analogię do innych uprawnień zawodowych jak np. prawo jazdy, uprawnienia UDT czy SEP. Budowa, konstrukcja, mechanizmy w szczególności układy hamulcowe stosowane w samochodach osobowych i samochodach ciężarowych są całkowicie inne. Jeśli diagnosta pracujący w stacji podstawowej będzie chciał znaleźć zatrudnienie w stacji okręgowej, w jego interesie leżeć będzie uzupełnienie uprawnień.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Z dyrektywy 2014/45/UE wynika konieczność zapewnienia posiadania jednolitych kompetencji przez wszystkich diagnostów.</p>
	Art. 9 ust. 5	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Art. 9 ust. 5 proponowane brzmienie: <i>"Osoby, które do dnia wejścia w życie ustawy rozpoczęły kurs oraz spełniły wymagania dotyczące wykształcenia i praktyki określone w dotychczasowych przepisach będą mogły po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu złożyć wnioski o uzyskanie uprawnień diagnosty na</i></p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>podstawie dotychczasowych przepisów”.</i></p> <p>Uzasadnienie: Projekt zmiany ustawy w ogóle nie chroni tych osób, które podejmą starania o uzyskanie uprawnień diagnosty przed wejściem w życie przedmiotowych zmian. Ustawodawca powinien uwzględnić w projekcie osoby będące w trakcie kursu dla kandydata na diagnostę, osoby oczekujące na wyznaczenie terminu egzaminu oraz osoby przystępujące kolejny raz do egzaminu. Ww. osoby poniosą znaczne koszty związane z uzyskaniem uprawnień, a projekt nie zakłada żadnego okresu przejściowego dla tych osób</p>	
	Art. 10	DEKRA Polska	<p>W przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, zgodnie z Art. 10 projektu ustawy, poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla SKP wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność nie dłużej niż 5 lat od daty wydania, co oznacza że przedsiębiorcy, którym kończy się ważność poświadczenia np. w 2018 roku będą musieli ponieść koszty modernizacji przed uzyskaniem środków wynikających z planowanych zmian opłat.</p> <p>W związku z powyższym proponujemy wydłużenie okresu przejściowego (do 5 lat) dla SKP posiadających poświadczenia w dniu ogłoszenia.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE bezwzględnie przewiduje obowiązek dostosowania wyposażenia i warunków lokalowych stacji w terminie 5 lat od wejścia w życie nowych przepisów.</p>
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Wykreślić</p> <p>Uzasadnienie: Poświadczenia powinny być wydawane bez ograniczenia czasowego, ponieważ warunki na jakie zostało wydane poświadczenie będzie sprawdzane przez pracowników TDT corocznie podczas kontroli. Konieczność wydania nowego poświadczenia powinna być uwarunkowana jedynie zmianą stanu faktycznego.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE bezwzględnie przewiduje obowiązek dostosowania wyposażenia i warunków lokalowych stacji w terminie 5 lat od wejścia w życie nowych przepisów.</p>
	Art. 12	Polski Związek Motorowy (PZM) 2	<p>W art. 12 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym proponuje się wejście w życie ustawy w ostatnim możliwym terminie wskazanym w Dyrektywie 2014/4/UE. Ze względu na zaawansowany</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			stan prac nad ustawą i aktami wykonawczymi, a jednocześnie znaczenie tej noweli dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, proponuje by ustawa wchodziła w życie 14 dni po ogłoszeniu, natomiast akty wykonawcze 3 miesiące po wejściu w życie ustawy. Jednocześnie zwracamy uwagę, że w proponowanym zapisie art. 12 w pkt 1) są umieszczone: art. 8 ust. 3 i art. 9 ust. 9 jako wchodzące w życie z dniem ogłoszenia i te same artykuły są w pkt. 2) jako wchodzące w życie 14 dni od ogłoszenia.	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 12 projektu dotyczącego wejścia w życie poszczególnych zmian, proponujemy aby dla zmian związanych z wymianą wyposażenia SKP i wprowadzenia nowych rozwiązań informatycznych zostało ustanowione vacatio legis, które pozwoli stacjom na stopniowe dostosowanie się do nowych standardów i nie doprowadzi do konieczności jednorazowego wydatkowania istotnych środków finansowych oraz stosowania systemów informatycznych, dla których nie było wystarczającego czasu do przetestowania prawidłowości ich funkcjonowania.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projekt już obecnie przewiduje stosowne przepisy przejściowe.
	Art. 12 pkt 1 i 2	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 12 przepisów końcowych jest konflikt dotyczący wejścia poszczególnych przepisów projektowanej ustawy w życie. W pkt 1) zapisano, że art. 8 ust. 3 oraz art. 9 ust. 9 wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Następnie w pkt 2) wymienione są te same artykuły z zapisem mówiącym o tym, że wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Należy precyzyjnie określić, kiedy te przepisy mają wejść w życie.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
		DEKRA Polska	Uwagi natury edycyjnej: Ustawa: Art. 12. Pkt.1 niespójny z punktem 2.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
	Art. 12 pkt 2	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	W art. 12 ust. 2 projektu ustawy postulujemy dodać pkt. 7, aby długo wyczekiwane i bardzo korzystne zapisy dotyczące żurawi samojezdnych zaczęły obowiązywać w możliwie jak najkrótszym czasie. Z kolei zdublowano w pkt. 1 i pkt. 2 odesłanie do „art. 8 ust. 3 oraz art. 9 ust. 9”.	<u>Uwaga nieaktualna</u> Przepisy dotyczące żurawi samojezdnych zostały usunięte i będą procedowane w ewentualnym nowym projekcie zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 12 pkt 2 w powiązaniu z art. 1 pkt 9 (art. 66a)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 12 pkt 2) zapisano, że art. 1 pkt 9 projektowanej ustawy zmieniającej ustawę – Prawo o ruchu drogowym wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. W tym terminie wejdą w życie zmiany w art. 66a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dotyczące cechy identyfikacyjnej i nadawania numeru rozpoznawczego w drodze decyzji administracyjnej przez Dyrektora TDT. Tak określony termin wejścia w życie tych przepisów będzie powodował konflikt z jeszcze obowiązującym do 20 maja 2018 roku art. 83a ust. 7, który mówi o tym, że: „Starosta może wyrazić zgodę na umieszczanie nadanych cech identyfikacyjnych pojazdu przez stację kontroli pojazdów.” Do 20 maja 2018 roku stacje kontroli pojazdów będą mogły teoretycznie umieszczać nadane cechy identyfikacyjnej. Praktycznie będzie to niemożliwe, gdyż wg. zmienionych zapisów, Dyrektor TDT będzie wydawał decyzję o nadaniu unikalnego numeru rozpoznawczego, a nie cechy identyfikacyjnej. Zachodzi obawa, że do 20 maja 2018 roku nie będzie możliwości umieszczenia nadanego unikalnego numeru rozpoznawczego, gdyż projektodawca przewiduje, że numer ten będą mogły umieszczać wyłącznie stacje kontroli pojazdów Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, które według projektu będą mogły zacząć działać z dniem wejścia w życie ustawy.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Dyrektor TDT będzie nadawał cechy identyfikacyjne od 20 maja 2018 r.
	Uzasadnienie	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W uzasadnieniu proponowanych zmian dotyczących całego systemu badań technicznych pojazdów nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, iż „w konsekwencji polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiących jego podstawę” z uwagi na to, że system badań technicznych istnieje w Polsce od prawie 50 lat i jego początek tworzenia przypada na wczesne lata 70 ubiegłego wieku. W końcu lat 90 i po 2000 r. praktycznie przebudowano całe jego zaplecze techniczne (budynki i wyposażenie). Wykonali to w 98% polscy mikro i mali przedsiębiorcy przy użyciu własnych środków. Jakość tych zmian została potwierdzona decyzjami administracyjnymi Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie poświadczenia zgodności wyposażania i warunków lokalowych stacji z odpowiednimi	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przepisami prawa. Na chwilę obecną Dyrektor TDT wydał ponad 4616 takich poświadczeń, w tym 1954 dla okręgowych stacji kontroli pojazdów (dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów na dzień 31 grudnia 2015 r. o ilości aktywnych i funkcjonujących stacji przesyłających dane do CEP). W zakresie wyposażenia naszych stacji podstawowych i okręgowych praktycznie w 100% spełniamy wymagania załącznika nr III Dyrektywy („Minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych”).</p>	
	Uzasadnienie	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem o braku właściwego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Aktualnie obowiązująca ustawa prawo o ruchu drogowym wyznacza Starostę jako organ nadzorujący stacje kontroli pojazdów (art. 83b ust.1 „Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje Starosta”). Zgodnie z ust. 3 tego artykułu Starosta mógł powierzyć w drodze porozumienia czynności kontrole Dyrektorowi TDT. Tylko w 2015 r., zgodnie z danymi podawanymi publicznie przez Transportowy Dozór Techniczny, urząd ten przeprowadził ponad 1000 kontroli stacji (w sumie od 2005 r. do końca 2015 r. było takich kontroli ponad 13 tys.), które dotyczyły zarówno warunków lokalowych oraz wyposażenia stacji kontroli pojazdów, jak i co istotne, jakości wykonywanych przez diagnostów badań. Ponadto należy dodać, że w samym 2013 r. objętych tym nadzorem było 2111 stacji, a w 2014 r. aż 2176 co stanowi około 47% ogólnej ich ilości. Wprowadzenie opłat (500 zł od jednej kontroli) za wspólny nadzór Starostw z TDT nad stacjami, spowodował znaczne ograniczenie ilości porozumień. Przed tym terminem Starostwa nie ponosiły kosztów wspólnych kontroli. Nie ulega zatem wątpliwości, że TDT uczestniczył aktywnie w systemie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nie można zatem twierdzić, z uwagi na bardzo wysokie kwalifikacje pracowników TDT uczestniczących w nadzorze stacji, że dotychczasowy nadzór nie był sprawowany właściwie. W naszej ocenie jedyną bolączką nadzoru nad stacjami kontroli jest brak centralnego organu nadzoru koordynującego działania wszystkich Starostw w tym zakresie. Dlatego też należy rozważyć</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zgodnie z ustaleniami Najwyższej Izby Kontroli, nadzór starostw nad stacjami kontroli pojazdów jest nieefektywny.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>możliwość wykorzystania obecnego systemu nadzoru co wiązało będzie się z ustawowym obowiązkiem współpracy Starosty z TDT w zakresie kontroli. Natomiast finansowanie działań TDT w tym zakresie powinno zostać zabezpieczone z Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Proponowane przez nas rozwiązanie ograniczy do minimum koszty finansowe i społeczne powstania centralnego nadzoru nad SKP wymaganego przez Dyrektywę.</p>	
	Uzasadnienie	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Powyższe nie jest jedynym przykładem mijania się z prawdą ustawodawcy. Kolejną konfabulacją popełnioną przez ustawodawcę jest twierdzenie:</p> <p>Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie celu postawionego przez Komisję, jakim jest, „wizja zero” zakładająca, iż państwa Unii Europejskiej powinny do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. <i>Podkreślić należy, że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków</i>, powodując obrażenia lub śmierć. W konsekwencji, polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.</p> <p>Powyższe nie ma żadnego uzasadnienia zarówno w raportach policji jak również publikacjach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W uzasadnieniu pominięto całkowicie coroczne raporty wydawane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w których wskazywane są główne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>drogowego.</p> <p>Proszę zauważyć, że nie znajdziemy tam stanu technicznego pojazdów jako głównej przyczyny wypadków. Niesprawność techniczna pojazdów oscyluje na poziomie około 0,02% jako przyczyna wypadków z czego 75% jest ewidentną winą właścicieli pojazdów.</p> <p>Jeszcze raz podkreślamy: w całej grupie wypadków spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów, ilość czynów karalnych i zawinionych przez naszych kolegów jest tak niska, że statystycznie nieistotna. Czyli nie liczy się i nie ma wpływu na stan BRD.</p>	
	Uzasadnienie	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Następne kłamstwo jest zawarte w Systemie Badań technicznych w niżej przytoczonym zdaniu:</p> <p>Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie celu postawionego przez Komisję, jakim jest „wizja zero” zakładająca, iż państwa Unii Europejskiej powinny do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. Podkreślić należy, że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków, powodując obrażenia lub śmierć. W konsekwencji, polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.</p> <p>Wygląda na to, że dowolność łączenia zapisów preambuły dyrektywy ma za zadanie uświadomić czytającym nieprawdziwe twierdzenie, że polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.</p>
	Uzasadnienie	TÜV Rheinland	Zwracamy uwagę, że Transportowy Dozór Techniczny dotychczas nie	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polska	<p>wykonywał badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz badań homologacyjnych tych pojazdów. Jednostkami właściwymi dysponującymi kadrą z wiedzą i wieloletnim doświadczeniem w zakresie pojazdów typu tramwajów i trolejbusów są jednostki wymienione w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. 2011 Nr 65 poz. 343) oraz jednostki uprawnione do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnianie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 lutego 2016 r. poz. 12) w zakresie tramwajów i trolejbusów.</p> <p>Ponadto jednostki upoważnione do wykonywania badań homologacyjnych muszą posiadać akredytację Polskiego Centrum Akredytacyjnego między innymi na Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 Nr 65 poz. 344), dzięki temu jednostki te posiadają nadzorowane przez TDT i PCA procedury badawcze tramwajów i trolejbusów oraz podlegają regularnym audytom. Dodatkowo warunki uzyskania akredytacji jako jednostki inspekcyjne wymagają od jednostek tych posiadania wzorcowanej przez Główny Urząd Miar lub akredytowane laboratoria wzorcujące aparatury kontrolno-pomiarowej najwyższej jakości.</p> <p>W związku z projektowaną zmianą przepisów dotyczącą stacji kontroli pojazdów, postulowane jest wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego jednostkom właściwym do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnianie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności - w zakresie tramwajów i trolejbusów, wyznaczonych przez Dyrektora</p>	Upoważnieni pracownicy TDT będą posiadać kwalifikacje zapewniające właściwy poziom badań technicznych trolejbusów i tramwajów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Transportowego Dozoru Technicznego (jednostki uprawnione), przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82.</p> <p>Podkreślić należy, że badania przeprowadzane na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów mają szerszy zakres niż badania techniczne tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82. Oznacza to, że jednostka uprawniona do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów spełnia wszelkie wymogi, w szczególności natury technicznej, m.in. posiada odpowiednie wyposażenie kontrolno-pomiarowe, zatrudnia diagnostów oraz posiada odpowiednie kompetencje, warunkujące przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82.</p> <p>Postulowane jest więc rozwiązanie, w ramach którego jednostki uprawnione do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów byłyby jednocześnie uprawnione do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82, a które to badania mają węższy zakres niż badania na potrzeby homologacji. Jednostki uprawnione do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów, dają gwarancję wysokiej jakości badań technicznych.</p>	
	Uzasadnienie	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Trudno nie zgodzić się, że stan techniczny pojazdów ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, natomiast uzasadnienie nie zawiera informacji, jaka część wypadków drogowych była spowodowana złym stanem technicznym pojazdu, który był poddany badaniu technicznemu w niewielkim odstępie czasu przed wypadkiem (np. 1 miesiąc). Takie badania statystyczne nigdy nie były prowadzone, natomiast w oficjalnych danych Policji zły stan techniczny pojazdów jest bezpośrednią przesłanką zdarzenia drogowego w niecałym procencie przypadków. Taka statystyka mogłaby ewentualnie wskazać na nierzetelne wykonywanie badań i potrzebę zmian w metodyce wykonywania badań, ponieważ nadzór nad badaniami jest wyłącznie	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>sprawą wtórną. Codzienny nadzór przedsiębiorcy nad pracą i wykonywaniem czynności przez diagnostę to droga do sukcesu, w jakości wykonywanych badań technicznych i tą drogą idą polscy przedsiębiorcy. W uzasadnieniu ustawy nie podaje się danych ani nie prowadzi się żadnej analizy ilości i przyczyn cofniętych SKP uprawnień, co wskazywałoby na potrzebę tak zasadniczych i kosztownych zmian systemowych.</p>	
	Uzasadnienie	PHU Orlik	<p>Wyrażamy zdecydowany sprzeciw wobec wprowadzenia w projektowanym art.86 ustawy - Prawo o ruchu drogowym nowej kategorii stacji kontroli pojazdów tj. stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: stacje TDT). Z uzasadnienia projektu ustawy nie wynika powód, dla którego miałyby powstać nowy rodzaj stacji kontroli pojazdów. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE nie wymaga, w zakresie stworzenia systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, wprowadzania w państwach członkowskich stacji kontroli, które miałyby charakter „stacji wzorcowych”. Użycie w uzasadnieniu projektu ustawy takiego sformułowania jednoznacznie wskazuje, że ustawodawca uznaje obecnie funkcjonujące stacje kontroli pojazdów za stacje gorszej jakości, ze względu na kwalifikacje pracujących w nich diagnostów oraz ich wyposażenie, a także uznaje za niedostateczny obecnie funkcjonujący system nadzoru nad tego rodzaju działalnością. Stacje TDT mają stanowić „stacje wzorcowe” z uwagi na wysoko wykwalifikowaną kadrę pracowniczą oraz ich wyposażenie w urządzenia kontrolno-pomiarowe dostosowane do postępu technologicznego (uzasadnienie str. 11). Należy jednak podkreślić, iż nie ma podstawy twierdzenie, że podstawowe stacje kontroli pojazdów oraz okręgowe stacje kontroli pojazdów dysponują sprzętem nieodpowiednim do realizowanych zadań. Każda stacja kontroli pojazdów jest wyposażona w urządzenia jakie musi posiadać na podstawie przepisów wykonawczych</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE. Zgodnie z dyrektywą, państwo ma obowiązek zapewnić właściwe przeprowadzanie badań technicznych pojazdów oraz właściwy nadzór nad badaniami.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			do ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Zakładając racjonalność ustawodawcy, urządzenia te są dostosowane do obecnego postępu technologicznego. Nie spotkaliśmy się bowiem jeszcze z przypadkiem nieprzeprowadzenia badania technicznego z powodu archaiczności urządzeń kontrolno-pomiarowych. Obecnie, każda stacja musi posiadać takie samo urządzenie danego rodzaju, tak by badanie techniczne wykonane w dowolnie wybranej przez posiadacza pojazdu stacji, było badaniem wiarygodnym i rzetelnym.	
	Uzasadnienie	PHU Orlik	W uzasadnieniu projektu ustawy nie wyjaśniono, dlaczego obecny nadzór prowadzony przez starostów jest niewystarczający i wymaga zmiany.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Kwestie związane z koniecznością zapewnienia właściwego nadzoru zostały szczegółowo opisane w uzasadnieniu. Ponadto, z raportów NIK wynika, że nadzór starostw nad skp jest nieefektywny.
	Uzasadnienie	Polski Caravanning	Każda procedowana ustawa, jej projekt i założenia powinna być uzupełniana o przewidywane skutki. <i>(Pismo redakcji magazynu „Polski Caravanning” w znacznej części nie dotyczy projektu ustawy, tylko Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poz. 858) i nie ma związku z procedowanym projektem.)</i>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Przewidywane skutki zostały zawarte w Ocenie Skutków Regulacji.
	Uzasadnienie	Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Jeżeli do 1 stycznia 2023 r. TDT może realizować te zadania na okręgowych stacjach kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorcami prowadzącymi takie stacje to, dlaczego nie ma uzasadnienia czasowego ograniczenia.	<u>Uwaga nieaktualna</u> Zrezygnowano z przedmiotowego rozwiązania.
	Uzasadnienie	Związek Powiatów	W pierwszej kolejności należy odnieść się do informacji zamieszczonej we wprowadzeniu do uzasadnienia projektu, a wskazującej że minister	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polskich (ZPP)	<p>właściwy do spraw transportu powołał grupę roboczą - z udziałem m.in. przedstawiciela Związku Powiatów Polskich - która wypracowała 22 tezy do „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”. Nie zostało wspomniane, że miało to miejsce w roku 2013. Sposób przywołania przedmiotowego dokumentu sprawia natomiast wrażenie, że rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy odzwierciedlają wyniki prac grupy roboczej, a tym samym są wynikiem szerokiego konsensusu organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze szeroko rozumianych badań technicznych pojazdów. Problem polega na tym, że zaproponowane rozwiązania w znacznym stopniu rozmiągają się z wynikami prac grupy roboczej. Z jednej strony projekt nie wprowadza niektórych bardzo istotnych ustaleń; z drugiej strony wprowadza zmiany, które na etapie prac grupy budziły bardzo duże kontrowersje i z tego względu ostatecznie nie znalazły się w przywoływanej „Strategii działań”. W tej pierwszej grupie znajduje się chociażby propozycja wprowadzenia zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę czołową pojazdu dokumentującej pozytywny wynik badania technicznego (teza nr 12). W sytuacji, gdy znaczna liczba pojazdów poruszających się po drogach nie ma aktualnych badań technicznych rozwiązanie takie w znacznym stopniu ułatwi organom kontrolującym wychwytywanie takich pojazdów. Będzie również skutecznym środkiem presji społeczno-środowiskowej, gdyż fakt nie poddania pojazdu badaniom technicznym stanie się faktem publicznie wiadomym. Naklejka ułatwi również walkę z patologiami zdarzającymi się na niektórych stacjach kontroli pojazdów. Rozwiązanie takie - choć stosowane w niejednym kraju europejskim - nie zostało zaproponowane.</p>	Przepisy projektu uwzględniają w większości tezy grupy roboczej.
	Uzasadnienie	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	W uzasadnieniu do projektu ustawy na stronie 11 odnaleźć można następujący zapis: „Wyłącznie stacje Transportowego Dozoru Technicznego będą przeprowadzały również badania techniczne tramwajów i trolejbusów. To rozwiązanie zdaje się być zasadne z uwagi na to, iż w Transportowym Dozorze Technicznym zatrudniani są	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Upoważnieni pracownicy TDT będą posiadać kwalifikacje zapewniające właściwy poziom badań technicznych trolejbusów i tramwajów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>specjaliści posiadający szeroką wiedzę i doświadczenie, a stacje tego rodzaju będą posiadały najwyższej jakości wyposażenie, co jest ważne dla prawidłowego przeprowadzenia badania technicznego tramwaju oraz trolejbusu w części elektrycznej”.</p> <p>Naszym zdaniem wystarczającą wiedzę i doświadczenie posiadają cztery jednostki badawcze, które zgodnie z obecnie obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu, warunków i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. z 2003 r. nr 230 poz. 2300) są uprawnione do przeprowadzania badań tramwajów i trolejbusów. Pragniemy przypomnieć, że do 1 stycznia 2004 r., a więc do momentu wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu, warunków i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te (Dz. U. z 2003 r. nr 230 poz. 2300), jedyną jednostką uprawnioną do przeprowadzania badań technicznych był Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM), przy współpracy z: Instytutem Transportu Samochodowego (w zakresie badań trolejbusów), Instytutem Elektrotechniki (w zakresie badań obwodów elektrycznych) oraz Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Taboru Szynowego TABOR w Poznaniu (w zakresie badań konstrukcji pudeł tramwajowych). W tamtym czasie IGPiM był więc monopolistą, jeśli chodzi o prowadzenie badań tramwajów i trolejbusów w Polsce.</p> <p>Sytuacja zmieniła się w dniu 1 stycznia 2004 r. kiedy ww. rozporządzeniem (Dz. U. z 2003 r. nr 230 po z. 2300) rozszerzono listę instytucji, mających uprawnienia badania tramwajów i trolejbusów. Art. 1 ust. 3 ww. rozporządzenia określono, że „Badania techniczne tramwajów i trolejbusów wykonują następujące jednostki: 1) Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, 2) Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” w Poznaniu, 3) Instytut Transportu Politechniki</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Śląskiej w Katowicach, 4) Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej. Działanie to miało na celu demonopolizację w obszarze badań tramwajów i trolejbusów i było pożądanym przez operatorów komunikacji tramwajowej. Tymczasem zgodnie z przesłanym nam do zaopiniowania projektem ustawy ustawodawca ponownie tworzy monopol, dając jedynie stacjom Transportowego Dozoru Technicznego uprawnienia do badania tych pojazdów. Ze względu na dość nietypowy charakter konstrukcji i użytkowania, zarówno tramwaju jak i trolejbusu, wydaje się, że szeroką wiedzę i doświadczenie posiadają pracownicy czterech wymienionych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu instytucji.</p>	
	Uzasadnienie	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Ponadto zwracamy uwagę, że w uzasadnieniu projektu błędnie (nieprecyzyjnie) podano, że „przyjęto analogiczne jak dla roweru ograniczenie prędkości urządzenia transportu osobistego - do 25 km/h.” Otóż ograniczenie prędkości do 25 km/godz. dotyczy wyłącznie wspomaganego napędu elektrycznego, który po jej przekroczeniu musi być odłączony. Mówi o tym art. 2 pkt. 47) o treści: „rower - pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.”.</p> <p>Z wyższą prędkością rowerzysta może się poruszać wyłącznie siłą własnych mięśni - co stanowi naturalne ograniczenie. Dlatego teza o rzekomej „maksymalnej prędkości roweru równej 25 km/godz.” jest fałszywa. Chodzi wyłącznie o warunek techniczny dla wspomaganego napędu elektrycznego roweru (lub wózka rowerowego). Ponadto rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów (tekst jednolity D.U.2015.305) opisuje szczegółowo wymagania techniczne dla roweru i wózka rowerowego - m.in. parametry oświetlenia pozycyjnego czy wymóg posiadania skutecznie działającego hamulca.</p>	<p><u>Uwagi uwzględnione.</u></p> <p>Uzasadnienie projektu zostało doprecyzowane.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	OSR	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Projekt zakłada budowę za kilkadziesiąt milionów złotych 16 stacji kontroli pojazdów Dyrektora TDT. W naszej ocenie brak jest zarówno uzasadnienia faktycznego jak i ekonomicznego dla ich powstania. Projekt zakłada, że stacje te mają powstać z pieniędzy publicznych. Nie ulega wątpliwości, że proponowane rozwiązanie będzie generowało olbrzymie koszty, których oszacowania nie podjął się projektodawca. Wybudowanie nowej stacji z zakupem gruntu to inwestycja na poziomie minimum 3 mln złotych (w przypadku dużych aglomeracji miejskich, np. warszawskiej koszt ten może być wielokrotnie wyższy), a do tego trzeba będzie także doliczać co roku nakłady na jej eksploatację. Na dzień 31 grudnia 2015 r. w Polsce działało i przesyłało do Centralnej Ewidencji Pojazdów 4616 stacji w tym 1954 Okręgowych Stacji Kontroli Pojazdów. Stacje te wykonały ogólnie 13 321 563 badania okresowe z wynikiem pozytywnym. Przy założeniu, że 2% to badania negatywne, to wszystkich badań okresowych było 13 587 994. Jeśli podzielimy tę wartość przez ilość stacji, to na jedną stację rocznie przypada 2944 badań okresowych w stosunku rocznym. Przy podzieleniu tej ostatniej liczby na dni robocze w roku łącznie z sobotami (304 dni) to na dzień wypada do wykonania średnio około 10 badań. Według naszych szacunków na jedną linię diagnostyczną powinno przypadać około 5 tys. badań okresowych, aby ta działalność była rentowna. Jak widać z tych szacunków, przy obecnie istniejącym zapleczu technicznym stacji kontroli pojazdów, nadal istnieją ogromne niewykorzystane rezerwy, które mogą być wykorzystane bez inwestowania środków publicznych w budowę nowych stacji na potrzeby kontroli TDT. Nie widzimy zatem konieczności budowy tych stacji. Natomiast to zaplecze, którym dysponujemy na terenie całego kraju dajemy do dyspozycji TDT w celu wypełnienia przez niego funkcji powierzonych przez Państwo. W ramach podpisanej umowy organ nadzoru może przysłać swoich inspektorów na wykonanie określonych czynności, a przedsiębiorca udostępni obiekt i wyposażenie do ich dyspozycji. To rozwiązanie pozwoli zaoszczędzić w skali kraju ok. 50 mln złotych w zakresie samej</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu dot. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			budowy i wyposażenia stacji. Jak również nie będzie narażało nowego systemu na wydatki związane z kosztami ich corocznej eksploatacji, które szacujemy na kwotę minimum ok. 8 mln złotych. Podpisanie umów z przedsiębiorcami będzie generować koszty znacznie mniejsze niż pobudowanie i eksploatacja stacji należących do jednostki nadzorującej.	
	OSR	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W celu realizacji projektu w obecnym kształcie należało będzie zatrudnić co najmniej kilkaset nowych urzędników państwowych pomimo tego, że mamy już ponad 400 inspektorów w Starostwach, którzy wykonywali nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, często wspólnie z inspektorami TDT. Przejęcie nadzoru w sposób zaproponowany w projekcie spowoduje konieczność likwidacji stanowisk pracy dotychczasowych pracowników Starostw. W tym kontekście warto rozważyć, czy TDT nie powinien korzystać z obecnych rozwiązań, a jego rolę należałoby wzmocnić jedynie do obowiązku koordynacji i pomocy merytorycznej nad działaniem Starostw.	<u>Jw.</u>
	OSR	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Nie wolno też zapomnieć o Ocenie Skutków Regulacji (OSR) w którym poruszono główne zagadnienia wymagające wdrożenia, a które naszym zdaniem dawno już wprowadzono dla przykładu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, Nie rozumiemy tego zapisu, ponieważ nadzór jest już ustanowiony przez Państwo i wypełniają go wystarczająco JST. określenia minimalnego wyposażenia SKP oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych w stacji, Jest już określony wyznaczenia organu odpowiedzialnych za egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom, wyznaczenia punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianą informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską. <p>Nie pozostaje nic innego, jak tylko stwierdzić, że problem został już dawno rozwiązany.</p>	<u>Jw.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Uważamy ponadto, że chybionym jest też dobór państw w których nadzór jest realizowany przez jedną instytucję mający posłużyć jako uzasadnienie wprowadzenia istotnych zmian w niniejszym zakresie Jednakże nie wiemy z jakich powodów w rozważaniach nie był brany pod uwagę jakikolwiek inny podmiot np. OSDS lub też dlaczego nie rozważano wprowadzenia ustawy o diagnostach, która uregulowałaby prawnie wszelkie kwestie związane z zrzeszaniem się diagnostów, odpowiedzialnością oraz kontrolą, tak jak jest to w przypadku innych zawodów takich jak np.: biegłych, rzeczoznawców, notariuszy, diagnostów laboratoryjnych i innych.</p> <p>Kuriozum osiągnięto w uzasadnieniu finansowym, czego potwierdzeniem jest niniejszy zapis:</p> <p>W szczególności jest to ważne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, obniżając do minimum koszty jej powołania. Przekazanie zadań związanych z badaniami technicznymi Dyrektorowi TDT oraz jego bieżąca działalność, nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie działalności Dyrektora TDT odbywałoby się na podstawie przychodów związanych z wykonywaniem zadań. W europejskich systemach badań technicznych koszty badań, sprawdzeń, kontroli wydawania zaświadczeń pokrywają użytkownicy pojazdów.</p> <p>aktualna cena za badanie techniczne uiszczana przez właściciela pojazdu zostanie powiększona o kwotę przeznaczoną na funkcjonowanie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi. Do dalszych wyliczeń przyjęto liczbę ponad 15 min przeprowadzanych corocznie badań technicznych pojazdów</p> <p>opłata na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych - 4 zł, daje to fundusz roczny 60 mln gdzie dotychczasowy nadzór JST oszczędzi przez przekazanie zadań rocznie 2,32 ml zł! Jak można</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>porównywać te nakłady? Co więcej TDT z Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych po 10 latach TDT wykaże zysk ok 150 mln z czego 30% :</p> <p>Następnie w latach 2019-2028 TDT przekaze do budżetu państwa szacowaną kwotę na poziomie 46,08 mln zł Jak można planować zysk z Funduszu zbieranego od obywateli?</p> <p>W OSR także jest wprost napisane, że obywatele zasilając Fundusz Zapewnienia Prawidłowej jakości badań zapewnią zwiększenie majątku TDT oraz zysk: Szacunkowe wyliczenia wskazują, że przychody z opłat pobieranych przez TDT umożliwią pokrycie w całości kosztów organizacji systemu nadzoru nad badaniami technicznymi oraz pozwolą w pewnym okresie czasowym na realizację inwestycji związanych z budową stacji kontroli pojazdów TDT. Ponadto TDT zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125, z 2016 r. poz. 1165 oraz 1228) jest państwową osobą prawną, prowadzącą samodzielną gospodarkę finansową i na podstawie art. 61 w związku z art. 60 przywołanej wcześniej ustawy, 30% zweryfikowanego zysku TDT przekaze do budżetu.</p> <p>Brak gotowości do podjęcia tych działań wskazuje zapis: Dodatkowo, do 2028 r. Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością przewiduje wzrost zatrudnienia w obszarach TDT o ok. 231 pracowników.</p> <p>Czy na to mają być wydawane pieniądze obywateli zamiast na zapisy z preambuły nr 5:</p> <p>Wdrażanie środków służących zapewnieniu zdatności pojazdów do</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ruchu drogowego może obejmować kampanie uświadamiające skierowane do właścicieli pojazdów i mające na celu rozwijanie dobrych praktyk i nawyków wynikających z podstawowych kontroli ich pojazdów.</p> <p>Niestety mamy nieodparte wrażenie skoku na kasę przez państwową osobą prawną, prowadzącą samodzielną gospodarkę finansową - Transportowy Dozór Techniczny.</p> <p>Należy też wskazać, że nie wskazuje się tu żadnych wymagań dla budowanych Stacji Kontroli Pojazdów TDT, oraz widoczny jest brak specyfikacji wymagań zatrudnianych pracowników przez TDT, jak również brak wymagań dla Pracowników TDT przeprowadzających badania techniczne, a wszystko to zastrzeżono do wyłączności Dyrektora TDT, nie wspominając o zarządzaniu funduszem.</p> <p>Proszę zwrócić uwagę na poniżej przedstawione uproszczone wyliczenia obrazujące efekt ekonomiczny wprowadzanych zmian:</p> <p>231 pracowników / 16 województw = 14,4 pracownika/województwo</p> <p>Do obliczeń przyjęto średnio 14 pracowników zatrudnionych w każdym urzędzie marszałkowskim</p> <p>14 pracowników * 16 województw = 224 pracowników urzędu marszałkowskiego odpowiedzialnych za nadzór badań do tej liczby dodano 6 pracowników Ministerstwa zajmujących się aspektami prawnymi Badań Technicznych - daje to 230 pracowników 60 min zł / 230 pracowników = 260 869 zł / na pracownik rocznie 260 869 zł/ 12 miesięcy = 21 739 brutto</p> <p>Czy znajdą się chętni do wykonywania tego zadania z wysokimi kwalifikacjami gotowymi do nadzorowania oraz szkolenia diagnostów w swoim województwie jeżeli tą sumę zaniżymy do poziomu 10 000 zł brutto?</p> <p>Czy średnio przyjmując 5000 SKP/224 pracowników nadzoru = 23 SKP/pracownika Jeden nadzorujący poradzi sobie z 23 stacjami w roku?</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Czy znajdzie się jeszcze czas na zapewnienie wytycznych i prowadzenie szkolenia dla pracowników podległych SKP?</p> <p>Podkreślamy, iż analiza przeprowadzona Ministra Infrastruktury i Budownictwa zawarta w OSR jest nakierowana na umotywowanie jaki jest zły w obecnym stanie system badań technicznych pojazdów.</p> <p>Podparciem ma być ankieta skonstruowana na tą okoliczność, której pytania w naszej opinii są stronicze. Z uzasadnienia</p> <p>Jakkolwiek, kluczowe znaczenie dla powierzenia Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów miała ankieta przeprowadzona w ostatnim kwartale 2015 r. wśród wszystkich starostw. Celem jej było ustalenie poziomu przygotowania samorządu terytorialnego do wykonywania zadań przewidzianych w wdrażanej dyrektywie. W rezultacie zostało stwierdzone, iż system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie może w świetle projektowanych zmian funkcjonować w obecnym kształcie, tj. być sprawowanym przez starostwa, bowiem tylko jedno spośród 380 starostw jest w stanie sprostać wymogom stawianym przez regulacje dyrektywy 2014/45/UE.</p> <p>Następne kłamstwo informacyjne, na potwierdzenie niech będzie cytata z OSR:</p> <p>Udział powiatów w przeprowadzonej ankiecie</p> <p>W ankiecie brały udział wszystkie 380 powiatów, z czego 250 powiatów (66%) udzieliło odpowiedzi, a 130 powiatów (34%) nie udzieliło odpowiedzi.</p> <p>Nie do pomyślenia jest dla nas brak odpowiedzi ankietowych przez ponad 1/3 powiatów, co może świadczyć o braku współpracy pomiędzy Rządem i Jednostkami Samorządu Terytorialnego. Niestety nie znamy analizy czy uzyskane odpowiedzi są reprezentatywne w</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>stosunku do ilości nadzorowanych SKP. Należy jeszcze wspomnieć o najważniejszym aspekcie jakim jest brak jakichkolwiek uregulowań ustawowych dotyczących wymagań dla pracowników nadzoru.</p> <p> Nie dość tego Rząd w uzasadnienie powołuje się na raport NIK z 2009 roku. Należy zadać tu pytanie co zrobił Rząd Polski, żeby tą sytuację zmienić? Czy sytuacja ta nie zmieniła się przez 7 lat?</p> <p> Nie wolno tu zapominać o wynikach kontroli NIK z 2015 roku oceniającą działalność TDT, którą skutecznie pomija się w analizie. Nie wolno też zapominać o wspólnych kontrolach TDT i JST prowadzonych od ponad 10 lat, które nie przyczyniły się do wysnucia jakichkolwiek wniosków, pomimo zbierania przez TDT informacji od JST (kopii z protokołów kontroli).</p>	
	Uwaga do przepisów przejściowych	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	W przedmiotowym projekcie brak jest przepisów przejściowych dotyczących przejścia przez Dyrektora ITS czynności związanych z egzaminowaniem kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia.	<p><u>Uwaga nieaktualna</u></p> <p>Zrezygnowano z przekazania przedmiotowych kompetencji Dyrektorowi ITS.</p>
	Uwaga ogólna	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	Zwracamy uwagę, że projekt ustawy nie określa żadnych, nawet szacunkowych, wymagań dla osób uprawnionych do wykonywania badań technicznych tramwajów oraz trolejbusów w części elektrycznej. <i>(IGPiM – zgłosił liczne uwagi do projektu rozporządzenia sprawie przedmiotu, zakresu, sposobu, warunków dla infrastruktury, wyposażenia kontrolno- pomiarowego do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, warunków i trybu ich wydawania oraz wzorów pieczętek stosowanych przy tych badaniach.)</i>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Badania trolejbusów i tramwajów będą wykonywać upoważnieni pracownicy TDT, posiadający specjalistyczne kwalifikacje.</p>
	Uwaga ogólna	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ponadto w proponowanym rozwiązaniu brakuje nam działań związanych z edukacją użytkowników pojazdów w zakresie roli badania technicznego w bezpieczeństwie ruchu drogowego podejmowanych	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Tematyka kampanii społecznych na</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			poprzez prowadzenie stosownych kampanii społecznych w radiu, telewizji, prasie i internecie. Uważamy, że co najmniej 5% środków publicznych zgromadzonych w FZPJBTB powinno zostać przeznaczonych na te cele.	rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego nie należy do zakresu projektowanej ustawy.
	Uwaga ogólna	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>w projekcie pominięto kwestie zawarte w dokumencie „Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości” z dnia 5 lutego 2014 r., wypracowaną przez Grupę Roboczą powołaną w przedmiotowej sprawie, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teza 7 - Stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne, • Teza 10 – Wprowadzenie systemu określania daty następnego badania liczonej od daty pierwszej rejestracji pojazdu, • Teza 11 – Dostosowanie cennika do zmienionego rozporządzenia dotyczącego zakresu i sposobu wykonywania badań technicznych pojazdów (ujednolicenie zapisów, przejrzysty przekaz) – w zakresie natychmiastowej realizacji jako działania odrębnego, • Teza 13 – Modyfikacja zapisów odnośnie sankcji w stosunku do diagnostów wykonujących niewłaściwie badania techniczne pojazdów - gradacja kar, • Teza 15 - Uznanie działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność związaną z odpowiedzialnością Państwa za bezpieczeństwo w ruchu drogowym, • Teza 19 - Wprowadzenie zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” (prezentów) za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów. 	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione</u></p> <p>Teza 7 – wykracza poza zakres projektowanej ustawy.</p> <p>Teza 10 – wprowadzono zapisy częściowo uwzględniające obliczanie terminu następnego badania od daty pierwszej rejestracji.</p> <p>Teza 11 – nie należy do zakresu przepisów ustawy.</p> <p>Teza 13 – uwzględniona.</p> <p>Teza 15 – działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia skp będzie objęta nowymi regulacjami w zakresie nadzoru nad badaniami technicznym pojazdami.</p> <p>Teza 19 – uwzględniona.</p>
	Uwaga ogólna	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Mając powyższe na uwadze, a także fakt zgłoszenia licznych uwag merytorycznych do brzmienia projektu ustawy, wnosimy w oparciu o treść § 44 Uchwały Rady Ministrów w sprawie Regulaminu pracy Rady Ministrów, o zorganizowanie konferencji uzgodnieniowej dotyczącej	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			przedmiotowego projektu.	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Od 2007 roku próbuje Ministerstwo wprowadzić twierdzenie, że bez TDT nie będzie istniał system badań technicznych. Podjęto próbę wprowadzenia ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, która zakończyła się fiaskiem w 2011 r.	<u>Uwaga ogólna</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jak na ponad dwa lata pracy Ministerstwa Infrastruktury od ukazania się dyrektywy (z dnia 29.04.2014 r.) oraz ponad trzy lata od postawienia też przez Grupę Roboczą (02.04.2013 r.) uważamy, że kroki podjęte celem wypracowania dobrego projektu Ustawy Prawo o Ruchu były nie wystarczające, a praca Ministerstwa nie dość że opieszala to jeszcze zaściankowa. Należy wysnuć też twierdzenie ,że przedstawiony projekt zostały napisane przez komórki podległe MliR (to znaczy Transportowy Dozór Techniczny oraz Instytut Transportu Samochodowego) celem zabezpieczenia ich interesów przy okazji wprowadzenia zmian wynikających z Dyrektywy.	<u>Uwaga ogólna</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Nasze wnioski składane na ręce Rządu Polskiego o utworzenie grupy konsultacyjnej do pracy nad przeglądem propozycji oraz zmianami aktów prawnych dotyczących badań technicznych pojazdów, w której będą uczestniczyły takie podmioty jak MliR, MS W, MG, MF PISKP, UDT, TDT, Policja, ITD oraz nasze Stowarzyszenie pozostały bez echa załącznik nr 3)</p> <p>Równocześnie chcemy podkreślić, że projekt ten nie porusza naszym zdaniem nowych uregulowań zawartych w Dyrektywie. Na pewno jesteśmy w stanie stwierdzić, że projekt skupia się na zmianie, lecz z całą pewnością nie skupia się na poprawie istniejących rozwiązań spełniających wymagania dyrektywy.</p> <p>Niektóre z zapisów wspomnianego projektu zmierzają w ewidentnie niewłaściwym kierunku, stanowiąc rozwiązania wątpliwe z konstytucyjnego punktu widzenia oraz w nieuzasadniony sposób naruszające prawa nie tylko posiadaczy pojazdów (załącznik nr 2), ale</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowane przepisy przewidują pełne wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>również przedsiębiorców prowadzących Stacje Kontroli Pojazdów oraz diagnostów samochodowych. Poruszyć należy także aspekt konkurencyjności prowadzonej działalności. Nie wolno zapominać, że TDT prowadzi własną gospodarkę finansową. A działalność Stacji Kontroli Pojazdów jest takową. Nie wolno zapominać także, że ITS wskazywany jako nadzorujący szkolenia w obecnej chwili prowadzi takie szkolenia. Jak te problemy mają być rozwiązane?</p> <p>W załączniku nr 1 odnieśliśmy się do zapisów projektu o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Należy tu podkreślić, że trudno nam było się odnieść do tych zapisów biorąc pod uwagę, że założenia jakie wymusiły te zapisy są nieprawidłowe, co wykazaliśmy powyżej.</p> <p>Podkreślamy, że nie odnieśliśmy się też w naszym piśmie do załączonych 15 projektów rozporządzeń, które nie wiadomo jaką rolę pełnią na stronach RCL. Uważamy, że nie jest to właściwa droga do ogłaszania tych rozporządzeń.</p> <p>Proponowane zmiany wdrażają przepisy Dyrektywy 2014/45/UE tylko fragmentarycznie zapewniając pracę i zysk dla takich instytucji jak TDT i ITD. Natomiast nie zajmują się zagadnieniami takimi jak podniesienie świadomości społecznej. Środowisko diagnostów oczekuje wdrożenia jej zapisów w całości, o czym pisaliśmy powyżej.</p> <p>Uważamy, że przedstawienie do konsultacji społecznych przedmiotowego projektu jest początkiem dyskusji na temat kształtu systemu badań technicznych pojazdów w Polsce. Chcemy jako Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych nawiązać konstruktywny dialog w tej sprawie. Zasadne jest zorganizowanie i rzetelne przeprowadzenie konferencji uzgodnieniowej, podczas której wszystkie zainteresowane podmioty mogłyby przedstawić swoje zastrzeżenia i uwagi oraz sformułować konstruktywne wnioski, które znajdą odzwierciedlenie w zapisach projektu o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.</p>	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie	Należy stwierdzić, że Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów	<u>Uwaga częściowo uwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Samochodowych proponuje Dyrektorowi TDT pozostawić właściwość dotychczasową oraz poszerzyć ją w zakresie nadzorowania ośrodków kształcenia jak i programów szkolenia oraz wyznaczyć jako instytucję uprawnioną do wydawania interpretacji obowiązujących zapisów odnośnie przepisów dotyczących badań technicznych.</p> <p>W JST nałożyć wymagania dla osób nadzorujących SKP zgodnie z wymaganiami dyrektywy</p> <p>tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kompetencje techniczne, — bezstronność, — normy w zakresie kwalifikacji i szkoleń. <p>Dla ITD analizę wyników kontroli wykonywanych przez Mobilne Stacje Kontroli Pojazdów (już niedługo będzie jedna na województwo, a docelowo 32) z możliwością kontroli SKP w uzasadnionych przypadkach.</p>	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>1. Zastrzeżenia dotyczące wyposażenia stacji diagnostycznych</p> <p>Niezależnie od dalszych rozważań zwracamy uwagę, iż wszystkie znane nam stacje kontroli pojazdów nie posiadają wyposażenia umożliwiającego profesjonalne i bezsporne wykonanie badań technicznych naczep specjalistycznych. Dla przykładu, pojazdy nienormatywne o szerokości 3m, które są bardzo często spotykane na europejskich drogach, nie są w stanie „zmieścić” się w rozstaw oprzyrządowania mającego na celu sprawdzenie systemów hamulcowych w naczepie. Z tego powodu prosimy o wzięcie pod uwagę tego zastrzeżenia, aby nie okazało się, że po wejściu w życie nowych przepisów, posiadacze specjalistycznego sprzętu, będą zobowiązani do wykonania badań technicznych, którym żaden diagnosta w kraju nie będzie w stanie sprostać, a konsekwencje tego niezawinionego zaniechania spadną wyłącznie na przewoźnika. W opinii OSPTN</p>	<p><u>Uwagi nieuwzględnione</u></p> <p>W zakresie wyposażenia skp – uwaga nie znajduje uzasadnienia, skp wyposażenie skp umożliwia badania wszystkich rodzajów pojazdów, które należą do zakresu badań skp.</p> <p>W zakresie rozporządzenia o przyczepach modułowych – wykracza poza zakres projektowanej ustawy.</p> <p>W zakresie zmiany wzoru dowodu rejestracyjnego – wykracza poza</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badania techniczne pojazdów, których masa całkowita, naciski osi lub wymiary uniemożliwiają przeprowadzenie badania technicznego w SKP, powinny podlegać odrębnym procedurom, które umożliwią np. przeprowadzenia kontroli poza terenem SKP lub przy wykorzystaniu alternatywnego oprzyrządowania - np. opóźniomierzem. OSPTN nie posiada statystyk ani danych, z których wynikałoby aktualne wyposażenie i możliwości SKP, ale na tym etapie konsultacji uważamy, że pojazdy o szerokości ponad 2,55 m, długości ponad 23 m oraz masie całkowitej powyżej 60 ton powinny podlegać odrębnym procedurom kontrolnym.</p> <p style="text-align: center;">2. Rozporządzenie o przyczepach modułowych</p> <p>Po długich konsultacjach technicznych z absolutną większością producentów i użytkowników naczep specjalistycznych w Europie, dochodzimy do wniosku, iż w ustawie o ruchu drogowym należy stworzyć ogólne definicje części składowych przyczepy modułowej oraz poprzez stosowną delegację ustawową zobowiązać Ministra właściwego do spraw transportu do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. wydania nowego rozporządzenia, które będzie obejmowało warunki techniczne przyczep specjalistycznych do przewozu ładunków niepodzielnych, albo 2. nowelizację odpowiednich działów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, które uregulują specyficzne możliwości sprzętu do przewozu ładunków niepodzielnych i ponadgabarytowych. <p>Stanowczo podkreślamy, że sprzęt produkowany i następnie użytkowny przez członków OSPTN jest tak bardzo specyficzny i zaawansowany technologicznie, a zarazem umożliwia tak różnorodną konfigurację, że nie da się odpowiednio uregulować praw i obowiązków z tym</p>	<p>zakres projektowanej ustawy.</p> <p>W zakresie delegacji ustawowej dla warunków pojazdów pilotujących – propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy, będzie przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>związanych przy użyciu bardzo ogólnych pojęć jak „przyczepa” lub „naczepe”, a nawet poprzez zaproponowane w przedmiotowym projekcie definicje „moduł przyczepy” i „przyczepa modułowa”. W naszej opinii tak specyficzny i specjalistyczny sprzęt powinien doczekać się prawidłowych i precyzyjnych regulacji dzięki którym organy kontrolne nie będą miały żadnych wątpliwości, iż zespół pojazdów poruszający się po drogach publicznych, składający się z kilku części składowych, np. ciągnik siodłowy + wózek dolly + łabędzie szyja + wózek modułowy 2 osiowy + wózek modułowy 4 osiowy + pokłady ładunkowe + wózek modułowy 6 osiowy, to pojazd specjalistyczny, który jako całość jest odpowiednio zarejestrowany, ubezpieczony i może poruszać się po drogach publicznych. Zaproponowane, bardzo ogólne, definicje „modułu przyczepy” oraz „przyczepy modułowej” naszym zdaniem przysporzą ogromnych problemów interpretacyjnych w praktyce zarówno na etapie rejestracji jak i kontroli na drodze - o czym szerzej w dalszej części.</p> <p style="text-align: center;">3. Dowód rejestracyjny - wygląd i zawartość</p> <p>Ponadto zwracamy uwagę, iż dokumentacja oraz dowód rejestracyjny naczepe specjalistycznych np. w Niemczech, opisany jest na 9 stronach kartek A4. Mniej więcej tyle miejsca wymaga określenie możliwości technologicznych przyczep specjalistycznych, które umożliwiają konfigurowanie sprzętu dokładnie pod zapotrzebowanie wynikające z specyfiki danego ładunku. Z tego powodu wnioskujemy o rewizję zapisów dotyczących dowodu rejestracyjnego, jego zawartości oraz objętości, w której można będzie nanieść stosowne informacje inżynierskie o przyczepach specjalistycznych. Obawiamy się, że w przypadku kontynuacji obecnych wzorów dowodów rejestracyjnych nie będzie wystarczającej ilości miejsca do naniesienia niezbędnych informacji technicznych i możliwości konfiguracyjnych przyczep modułowych.</p> <p style="text-align: center;">4. Delegacja ustawowa w zakresie pojazdów pilotujących</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Mając na uwadze wielomiesięczne prace nad projektem rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów pilotujących oraz potrzebę zmiany podmiotu kontrolującego i potwierdzającego spełnianie wymogów technicznych pojazdów pilotujących - z organów kontrolnych (WITD, policja) na diagnostów, stanowczo apelujemy o zmianę delegacji ustawowej wynikającej z art. 64i. ust. 2 ustawy o ruchu drogowym w taki sposób, aby umożliwiała diagnostom kontrolowanie wyposażenia i stanu technicznego pojazdów pilotujących. Kompleksowy projekt rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów pilotujących był przekazany przedstawicielom Departamentu Transport Drogowego na początku 2016 roku, a jego ostateczna wersja zostanie przekazana na dalszym etapie procedowania aktów wykonawczych do niniejszego projektu.</p>	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Przyglądając się proponowanym zmianom w przedstawionym projekcie zmian do ustawy Prawo o Ruchu drogowym, należy stwierdzić, że są one znaczące i bardzo odważne, a dotyczą przecież istotnych zagadnień dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zapewnienie tego bezpieczeństwa Państwo realizuje min. poprzez system badań technicznych pojazdów. W sierpniu 2004 roku została wprowadzona ustawa o swobodzie działalności gospodarczej na mocy, której prowadzenie stacji kontroli pojazdów stało się działalnością regulowaną. Niestety jak się okazało takie uregulowanie prawne doprowadziło przez minione lata do powstania szeregu patologii w tym obszarze działalności rynkowej. Należy zaznaczyć, że dla obywateli naszego kraju prawidłowe wykonywanie badań technicznych pojazdów ma zapewniać bezpieczeństwo na drodze, które jest wartością konstytucyjną. Aktualnie obowiązująca wspomniana ustawa doprowadziła do powstania, niekontrolowanej przez Państwo, bardzo dużej ilości stacji kontroli pojazdów, co skutkuje szeregiem patologii. Wydaje się, że najważniejszą z nich polega na nie wykonywaniu przez te stacje badań technicznych z wynikiem negatywnym. Dlatego działalność w tym obszarze, która ma bezpośrednio zapewnić</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Podjęto decyzję, aby działalność w zakresie prowadzenia skp pozostała działalnością regulowaną. Eliminacji nieprawidłowości przy wykonywaniu badań technicznych będzie służyć właściwy nadzór.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obywatelem bezpieczeństwo nie może być w pełni działalnością wolnorynkową.</p> <p>Nasze stowarzyszenie wnioskuję więc, aby działalność w zakresie wykonywania badań technicznych była działalnością wymagającą uzyskania stosownego zezwolenia.</p> <p>Jest to naszym zdaniem podstawowa zmiana, która powinna być punktem wyjścia do dalszego udoskonalania systemu badań technicznych w naszym kraju.</p> <p>Uważamy, że zaproponowane obecnie zmiany nie mają charakteru systemowego i brak jest jakiegokolwiek analizy przyczyn istniejących patologii w tym obszarze.</p> <p>W celu poprawy, jakości nadzoru nad pracą stacji kontroli pojazdów naszym zdaniem należy wykorzystać dotychczasowy system oraz uzupełnić go o ustawową obowiązkową współpracę w tej dziedzinie pomiędzy Starostwami oraz Transportowym Dozorem Technicznym. Organy te w niedługim czasie będą dysponować dostępem do nowego systemu Centralnej Ewidencji CEPIK 2,0, dzięki czemu będą mogły w właściwy sposób monitorować działalność stacji kontroli pojazdów i na jej podstawie przeprowadzać w nich kontrole okresowe i doraźne. Na obecnym poziomie techniki jest wiele możliwości wykorzystania różnorodnych rozwiązań jak np. dokumentacja fotograficzna, monitoring, analiza wyników badań technicznych, które mogą być doskonałymi narzędziami pomocnymi w efektywnym sprawowaniu tego nadzoru.</p> <p>Naszym zdaniem przedstawiony do konsultacji społecznych projekt ustawy w sprawie zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym, powinien być początkowym elementem szerokiej dyskusji, konsultacji i dialogu społecznej na temat systemu badań technicznych w naszym kraju.</p>	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i	Stwierdzamy, że przygotowany projekt procedowanej ustawy wraz z aktami wykonawczymi tj. pakietem piętnastu rozporządzeń	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	wykonawczych w przygotowanej formie naszym zdaniem należy zdecydowanie poddać korekcie w kilku kwestiach. W zakresie nowelizacji procedowanego aktu normatywnego i aktów wykonawczych proponujemy powołać Komitet Sterujący z udziałem podmiotów prowadzących działalność na rzecz przedsiębiorców wykonujących badania techniczne i przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze związanym z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Zgłaszanie uwag do rzeczonych projektów w trakcie bezpośrednich posiedzeń pozwoliłoby na wypracowanie reguł gwarantujących porządek prawny zgodny z ustawą zasadniczą i zasadami techniki prawodawczej. Dzięki takiemu rozwiązaniu istnieje prawdopodobieństwo, iż procedowane akty zostaną przygotowane w bardziej precyzyjny i dokładny sposób.	Procedura powołania komitetu sterującego do prac nad projektem ustawy nie jest przewidziana w Regulaminie prac Rady Ministrów.
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	W obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. wskazano podmioty, które takie potwierdzenia będą wydawać. Są to min ITS i PIMOT, które twierdzą, że tylko one mogą wykonywać takie badanie w stosunku do całego pojazdu. Na dzień dzisiejszy wygląda to tak, że pracownik czy też pracownicy mogą przyjechać na miejsce do przedsiębiorcy dokonującego zmian konstrukcyjnych popatrzą sobie na pojazd bez żadnych dodatkowych czynności - badań pojazdu zgarniają kasę w wysokości kilku tysięcy zł i wystawiają takowe potwierdzenie. Do dnia wejścia w życie rozporządzenia takie sprawdzenie dokonywał diagnosta SKP najczęściej jest to pracownik z bardzo dużym doświadczeniem, jeśli miał niejasności mógł skorzystać z opinii rzeczoznawcy. W naszym przekonaniu nie umniejszając fachowości pracowników instytucji wskazanych w obwieszczeniu to diagnosty na stacjach jak również czynni rzeczoznawcy samochodowi mają większe doświadczenie w określaniu prawidłowości dokonanych zmian w pojeździe. Dlaczego nowe regulacje prawne mają niszczyć swoich przedsiębiorców, likwidować miejsca pracy? Czy jest ktoś kto mógłby powiedzieć, że to ze względu na próbę	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Ustawa przewiduje wprowadzenie rozwiązań zapewniających właściwy nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, którego celem będzie skuteczniejsze zapobieganie nieprawidłowościom przy wykonywaniu badań.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			stworzenia systemu poprawiającego bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a w naszym przekonaniu jest to utrudnienie dla społeczeństwa. Dane z wypadków w ruchu drogowym nie wskazują na nieprawidłowości w przebudowach pojazdów a szczególnie w zwiększaniu liczby miejsc w pojazdach ciężarowych. Oczywiście można ograniczyć przebudowy pojazdów ciężarowych na autobusy ale pozostałe pozostawić na zasadach jak dotychczas.	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 86 ust. 1 pkt. 1 i 2 - czy to są tożsame, czy też kolejne dwie różne kontrole art. 86 ust. 9 - analiz dokonuje TDT, a następnie wykorzystuje je przy kontrolach doraźnych w konkurencyjnych skp. Nie trudno sobie wyobrazić ile kontroli będzie w skp należących do TDT i pozostałych oraz jakimi one będą się kończyć wynikami.	<u>Uwaga niejasna</u> Nie jest jasne, jakich przepisów dotyczą wskazane uwagi.
	Uwaga ogólna	TÜV Rheinland Polska	...postuluje się wprowadzenie przepisów regulujących zasady dopuszczania jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82, a także wprowadzenie przepisów dotyczących nadzorowania takich jednostek.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowana ustawa przewiduje przepisy regulujące kwestie badań technicznych tramwajów i trolejbusów.
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	Wskazać należy na brak w projekcie postulowanej wcześniej instytucji zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę zawierającej informację o terminie ważności badania technicznego pojazdu. Instytucja taka znajdowała się w dokumencie „Strategia działań w kierunku usprawnienia badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, który w formie 22 tez został przekazany do Ministerstwa w dniu 03.04.2013 r. przez Grupę Roboczą działającą przy Transportowym Dozorze Technicznym (dokument ten jest zresztą przywołany w uzasadnieniu projektu). W ocenie Związku Dealerów Samochodów naklejka taka w znaczny sposób ułatwi Policji możliwość kontroli, czy dany pojazd posiada aktualne badanie techniczne, ponieważ będzie to możliwe bez obecności jego właściciela i bez	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Termin następnego badania technicznego pojazdu będzie wpisany do zaświadczenia o przeprowadzeniu badania technicznego lub dowodu rejestracyjnego pojazdu (na wniosek właściciela lub posiadacza).

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wzglądu w dowód rejestracyjny pojazdu. Jako taka instytucja ta będzie kolejnym czynnikiem mobilizującym właścicieli pojazdów do dokonywania badań technicznych przed upływem terminu poprzedniego badania.	
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	<p>Wspomniana wyżej Grupa Robocza w Tezie nr 1b wskazała na konieczność wprowadzenia obowiązku archiwizacji wyników badań ze wskazanych urzędzeń kontrolno-pomiarowych. Wykonanie tej tezy zostało bardzo okrojone do archiwizacji z jednego urzędzenia i to tylko na poziomie urzędzenia. W ocenie branży zasadne byłoby wprowadzenie archiwizacji w szerszym zakresie tj. w zakresie urzędzeń:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do oceny stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców, - do oceny prawidłowości działania układu kierowniczego, stanu technicznego jego połączeń oraz wielkości ruchu jałowego koła kierownicy, w tym prawidłowości ustawienia i zamocowania kół jezdnych, - do oceny emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin, - do oceny prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych, w tym prawidłowości działania urzędzeń sygnalizacyjnych. <p>Archiwizacja wyników zwiększy pewność obrotu pojazdami, ponieważ w pierwszej kolejności uczyni wynik badania technicznego bardziej wiarygodnym (możliwa będzie weryfikacja czy rzeczywiście zostało przeprowadzone), jak również poprawi dostępność informacji na temat stanu technicznego pojazdu, w tym na cele postępowań prawnych (np. z przepisów o rękojmi i gwarancji).</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona</u></p> <p>Archiwizacja będzie obejmować działanie układu hamulcowego, emisję zanieczyszczeń gazowych lub zadymienie spalin.</p>
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	Projekt pomija także zawarty w Tezie nr 7 postulat mający na celu zmiany w przepisach podatkowych tj. możliwość uznania jako koszt uzyskania przychodu w podatkach dochodowych i możliwość odliczenia w podatku VAT poniesionych w związku z użytkowaniem samochodu	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wydatków tylko w sytuacji, kiedy posiada on ważne badanie techniczne.	
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	W naszej ocenie zasadnym jest rozważenie wprowadzenia do uprawnień kontrolnych Transportowego Dozoru Technicznego możliwość przeprowadzenia „zakupu kontrolowanego” badania technicznego, podobnej instytucji jaka została niedawno wprowadzona dla Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w art. 105 ia ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, a która w ocenie ZDS byłaby instrumentem najbardziej odstrasającym od przeprowadzania fikcyjnych badań i niezgodnych z przepisami ustawy badań.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W projekcie w art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 j ust. 3) zostały ujęte szerokie uprawnienia kontrolne Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, które umożliwiają kontrolę większej ilości badań technicznych pojazdów i tym samym stacji kontroli pojazdów niż w proponowanym „zakupie kontrolowanym”. Zarówno kontrole okresowe jak i doraźne nie obejmują uprzedniego poinformowania przedsiębiorcy o planowanych kontrolach. W związku z powyższym uwaga nie zostaje uwzględniona.
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	Jednocześnie mając na uwadze, że zaproponowany projekt dotyczy kompleksowych zmian w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, chcielibyśmy zwrócić uwagę na konieczność wprowadzenia obowiązku odnotowywania w dowodzie rejestracyjnym pojazdu oraz w CEP, że pojazd został zarejestrowany w Polsce jako posiadający kierownicę po prawej stronie. Wpis taki może odbywać się na podstawie okazywanego przy rejestracji zaświadczenia, że pojazd przeszedł badanie techniczne o którym mowa w załączniku nr 10 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach z dnia 26 czerwca 2012 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 996) tj. badanie minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym). Wpis taki w	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>naszej ocenie da nabywcom takich pojazdów, po dokonaniu w nich „przełożenia kierownicy” informację, że pierwotnie pojazd posiadał kierownicę po drugiej stronie, ponieważ w chwili obecnej po zarejestrowaniu takiego pojazdu możliwe jest dokonanie przełożenia w dowolnym momencie, a jego nabywca może nie mieć nawet świadomości, że przystosowanie do ruchu prawostronnego nie nastąpiło w warunkach fabrycznych.</p>	
	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>Po szczegółowej analizie uważamy, że w przedstawionym projekcie nie wykorzystujemy w wystarczającym stopniu doświadczeń innych krajów europejskich w tym obszarze, a w szczególności takich krajów jak Włochy i Holandia. System włoski posiada mechanizmy zabezpieczające prawidłowość każdego badania bez udziału czynnika ludzkiego i zapewniające obiektywny wynik każdego badania technicznego. Uważamy także, że wszystkie te rozwiązania powinny być wprowadzone w życie możliwie jak najszybciej. Mając na uwadze, że obecny system badań technicznych pojazdów w Polsce nie spełnia założonych oczekiwań, w opinii PZPM powinniśmy przy tak poważnych zmianach wprowadzać najnowsze możliwe rozwiązania. Bardzo pozytywnie odbieramy propozycję zmian w zakresie nadzoru i kontroli nad stacjami kontroli technicznej pojazdów i przekazanie tych kompetencji do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednakże w ślad za tym ruchem, powinniśmy także wprowadzać w stacjach i samym systemie jak najwięcej rozwiązań gwarantujących obiektywny wynik każdego badania.</p> <p>W naszej opinii projekt ustawy nie odnosi się do istotnej kwestii zawartej w art. 4 ust. 3 dyrektywy 2014/45/UE dotyczącej dostępu do informacji technicznej i wzajemnej relacji tych wymagań do obecnie obowiązujących w Polsce warunków technicznych.</p> <p>Ponadto w naszej opinii na podstawie art. 5 ust. 4 dyrektywy 2014/45/UE i z uwagi na coraz wyższy średni wiek pojazdów w parku samochodowym w Polsce i coraz wyższy wiek sprowadzanych pojazdów używanych do Polski, powinien zostać wprowadzony</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Projektowane przepisy w odpowiednim stopniu wykorzystują doświadczenia innych krajów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obowiązek przeprowadzania badania technicznego pojazdu po osiągnięciu 160 000 km.</p> <p>Projekt też nie odnosi się wystarczająco do kwestii podniesionej w art. 8 ust. 6 dyrektywy 2014/45/UE mówiącej o elektronicznym gromadzeniu informacji o przebiegu pojazdu i dostępności w drodze elektronicznej tej informacji dla stacji kontroli pojazdów. Ponadto dyrektywa wskazuje, że wszelkie działania prowadzące do zmniejszenia lub zafałszowania faktycznego przebiegu pojazdu powinny podlegać skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminującym sankcjom. Obecnie mamy w Polsce taką sytuację, że usługi polegające na korekcie przebiegu są powszechnie dostępne, a właściciele pojazdów korzystający z takich usług nie mają z tego tytułu żadnych konsekwencji.</p> <p>Uważamy, że konieczne jest wprowadzenie okresowej kalibracji urządzeń wykorzystywanych do wykonywania badań technicznych pojazdów i taka kalibracja powinna być uzależniona od zaleceń producenta, ilości przeprowadzonych badań, ale nie rzadziej niż raz do roku o czym wspomina art. 11 dyrektywy 2014/45/UE.</p> <p>Nie znajdujemy w projekcie ustawy zapisów dotyczących okresu archiwizowania wyników badań przez stacje kontroli oraz okresu na wprowadzenie systemu informatycznego gromadzącego m.in. wyniki badań i świadectwa zdatności do ruchu drogowego o których mowa w dyrektywie 2014/45/UE.</p>	
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	<p>W naszej ocenie, przedłożony do konsultacji projekt ustawy wypacza realizację obowiązku usprawnienia procesu sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Przekazanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego miało polepszyć sprawowanie przez Państwo nadzoru, a nie doprowadzić do zmniejszenia zakresu dotychczasowych zadań stacji kontroli pojazdów, zwłaszcza okręgowych, i wprowadzeniu państwowych stacji, które mają stać się stacjami wzorcowymi. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego unikając wszelkich obostrzeń związanych z prowadzeniem</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu dot. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			działalności gospodarczej będzie wykonywał zadania przedsiębiorców zamiast przedsiębiorców. Będzie zajmował się indywidualnym nadzorem nad każdym pojazdem zamiast sprawować nadzór nad całym rynkiem i poszczególnymi stacjami.	
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	Zaznaczyć trzeba, że popieramy idee zmiany sposobu prowadzonego nadzoru nad świadczeniem usług w zakresie przeglądów technicznych. Jednym ze sposobów na wprowadzenie skutecznego nadzoru jest wprowadzenie we wszystkich funkcjonujących stacjach jednego centralnego systemu rejestru badań technicznych prowadzonego przez TDT lub Cepik. Systemem taki może być połączony z bazą Cepik, a do każdego badania może być załączone zdjęcie z obowiązkowego monitoringu. Dzięki takiemu rozwiązaniu TDT będzie mógł na bieżąco analizować wyniki badań w ujęciu całościowym jak i indywidualnym. Będzie mógł na tej podstawie podejmować działania dotyczące konkretnego diagnosty, stacji czy też potrzebę zmian legislacyjnych. Takie rozwiązanie jest wystarczającą zmianą która ułatwi nadzór i w znacznym stopniu wyeliminuje niewłaściwe działania właścicieli stacji lub diagnostów. Narzędzie takie przyda się również w celach badań statystycznych czy naukowych bo będzie odzwierciedlać precyzyjne dane z rynku badań technicznych.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Dane z badań technicznych będą przesyłane do systemu CEPiK.
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	Projektowane przepisy wprowadzają nowe obowiązki informacyjne (rejestr stacji kontroli pojazdów, rejestr diagnostów, system do działań kontrolnych i nadzoru nad stacjami), co wydaje się sprzeczne z obecnym kierunkiem ułatwień dla przedsiębiorców. Sprawozdawanie większego zakresu informacji spowoduje kolejne utrudnienie dla przedsiębiorców.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	...należy stwierdzić iż szereg z proponowanych zmian ma na celu zmianę obecnego modelu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, który powstał przy zaangażowaniu środków przedsiębiorców prywatnych. Projekt zdecydowanie ogranicza konstytucyjną zasadę społecznej gospodarki rynkowej, której podstawą jest prymat wolności jednostki i własności prywatnej. Społeczna gospodarka rynkowa rozwija się w warunkach poszanowania wolnej konkurencji i równości szans, a	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowana ustawa, zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, nie ma na celu zapewnienie swobody działalności gospodarczej, lecz podniesienie jakości badań technicznych pojazdów i

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			przedmiotowy projekt odbiera te zasady przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów.	nadzoru nad badaniami.
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	Jednym z elementów mających wpływ na terminowe wykonywanie badań technicznych jest szybki i łatwy dostęp do informacji o ważności badania technicznego przez służby kontrolne. Proponujemy, na wzór sprawdzonych w innych krajach rozwiązań, wprowadzenie oznakowania pojazdu np. plakietką z terminem ważności badania technicznego wraz z przekazaniem uprawnień do egzekwowania tego terminu policji oraz innym organom kontrolnym (straże miejskie, gminne itp.). DEKRA Polska od lat sugeruje wprowadzenie sprawdzonych w tym zakresie rozwiązań.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	W Dyrektywie zwraca się uwagę, iż kluczowe znaczenie przy kontroli pojazdów ma posiadanie dostępu do aktualnych specyfikacji technicznych każdego pojazdu udostępnianych przez producentów pojazdów lub jednostki homologacyjne (pkt. 17 preambuły). Biorąc pod uwagę wagę tego zagadnienia, w szczególności podczas kontroli podzespołów elektronicznych odpowiadających za bezpieczeństwo, wskazane byłoby zapewnienie tego dostępu dla stacji kontroli pojazdów i diagnostów na poziomie zapisów Ustawy.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	Naszym zdaniem koszty inwestycji w infrastrukturę techniczną w kontekście dostosowania stacji kontroli pojazdów do proponowanych wymagań zawartych w projektach ustawy i aktów wykonawczych są znaczące. Proponowana zmiana przepisów wymusza zakup nowych urządzeń, dotychczas niewymaganych na SKP lub z powodu braku możliwości modernizacji istniejącej infrastruktury.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	Mając na uwadze dostęp do sprawdzonych w zakresie systemu badań technicznych w innych krajach, jak również lokalną działalność w zakresie badań technicznych zgłaszamy gotowość uczestnictwa w dalszym procesie konsultacji i ewentualnej konferencji uzgodnieniowej. Zwracamy się również z prośbą o umieszczenie DEKRA na liście konsultacyjnej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.	<u>Uwaga częściowo nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmińsko –	Niestety, niezbyt mocno zaznaczono w projekcie dotąd niemożliwe do rozwiązania (jak się wydaje) kwestie. Są to: Ewidencje i	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Mazurski Wydział Nauk Technicznych	<p>uszczerbowienie ewidencji badań technicznych realizowanych w Stacjach Kontroli Pojazdów. Próby zapisów o zainstalowaniu kamer do rejestracji konkretnego badania technicznego (kamery stacjonarne lub mobilne- na nakryciu głowy, kasku) wzbudziły wśród rzeszy diagnostów duży sprzeciw. Na jednej z konferencji PISKM w Zakopanem, że samo zgłoszenie takiej propozycji zostało przez społeczność wprost wygwizdane, mimo oczywistych dowodów niedomagań w sprawie rejestracji badań. Problem jest głębszy - ok. 3CH-40% pojazdów porusza się bez ważnych badań technicznych (wg. NIK). Diagnosty nie potrafią operować lub świadomie nie wykonują ustaleń normatywnych. Np. nie potrafią wyznaczyć wskaźnika skuteczności hamowania itd., sprawdzają hamulce z włączonym silnikiem, nie potrafią wykonać pomiaru zadymienia spalin. Zresztą Ustawodawca w ostatniej kwestii też wprowadza czytelnika ustawy w błąd, proponując zapomniany już pomiar Boscha w zakresie oceny dymności wydechu, nie ujęty w warunkach Europejskiej Dyrektywy Transportowej (tu tylko pomiar optoelektryczny). Świadczy to o tym, że część badań (jak dotąd) wykonywana jest czysto teoretycznie. Tylko monitoring, zapis w CPiK-u wyników podstawowych pomiarów i ścisła kontrola SKP jest w stanie zmienić obecny stan rzeczy. Niestety różne patronaty, nie zapisały tu szczególnie pozytywnej roli. W par. 26 dyrektywa transportowa UE nakazuje gromadzić i analizować takie informacje, także przechowywać w bazie danych.</p>	
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmiński – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	<p>Za bezsprzeczny argument za wprowadzeniem nowych uregulowań prawnych jest publiczna opinia o konieczności wdrożenia skutecznego systemu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tym samym działalność gospodarcza wszelkich podmiotów jako działalność przynosząca zyski - stoi w sprzeczności z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tym samym ta działalność nie może być traktowana jako wolnorynkowa. Naszym zdaniem obecny system generuje dużą ilość nieuczciwych podmiotów gospodarczych prowadzących działalność konkurencyjną w stosunku do podmiotów</p>	Uwaga nieuwzględniona

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			działających prawidłowo. Tym samym prezentowana zmiana nie wyczerpuje wytycznych Dyrektywy Transportowej PR i RE 2014/45/UE.	
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Samo odebranie uprawnień kontrolnych nad SKP, starostom uważamy za celowe. Funkcje te powinny pełnić terenowe placówki TDT. Powinny one wykorzystać istniejące OSKP np. WORD-ów; czy wybranych OSKP - nadając im uprawnienie przewidziane dla SKP Dyrektora TDT.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Proponujemy zorganizowanie (przez MliB) konferencji uzgodnieniowej podczas której wszystkie zainteresowane strony przedstawiłyby swoje propozycje. Uważamy, że przedstawienie do konsultacji społecznych proponowanego projektu ustawy jest ważnym początkiem dyskusji nad kształtem systemu badań technicznych w Polsce, jako systemu kształtowania bezpieczeństwa drogowego obywateli.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Projekt ustawy nie uwzględnia: 1) tezy 7 Stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne; 2) tezy 12 Wprowadzenie zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na pojeździe, dokumentującej pozytywny wynik badania technicznego; 3) tezy 19 Wprowadzenie zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” (prezentów) za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Zarówno wyposażenie stacji prowadzonych przez TDT, jak również uprawnienia zatrudnionych diagnostów, niczym się nie będą różnić, a w wielu przypadkach wiedza i doświadczenie zawodowe diagnostów pracujących na prywatnych stacjach będzie większe niż pracowników TDT.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Nie ma uzasadnienia, zdaniem samorządu rolniczego do znacznego zwiększenia ww. opłat... należy zauważyć, że projekt ustawy przewiduje znaczny wzrost opłat powyżej inflacji, jak również ustanawia nowe opłaty, których do tej pory nie było. Wydaje się, że	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			bezpieczeństwa na drogach to nie poprawi, tylko spowoduje wzrost obciążeń finansowych dla społeczeństwa.	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Odebranie starostom kompetencji umożliwiających nadawanie numeru rozpoznawczego dla pojazdów marki SAM, a w szczególności pojazdów odzyskanych po kradzieży i pojazdów gdzie cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub skorodowaniu jest działaniem utrudniającym właścicielom pojazdów dostęp do uzyskania tego numeru. Wprowadzenie dodatkowej opłaty w wysokości 100 zł (zgodnie z projektem) za uzyskanie decyzji o numerze rozpoznawczym jest dodatkowym obciążeniem dla właścicieli pojazdów. Do chwili obecnej była pobierana jedynie opłata skarbową za wydanie decyzji w wysokości 10 zł, która stanowiła przychód gminy.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	... zwracamy uwagę na niespójność proponowanych rozwiązań, a także brak holistycznego podejścia do procesu rejestracji pojazdów, którego jednym z elementów jest badanie techniczne.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Dotychczasowy model sprawowania nadzoru nad SKP rozwiązywany w oparciu o porozumienia pomiędzy starostami a dyrekcją TDT sprawdzał się w praktyce i nie został zakwestionowany przez Najwyższą Izbę Kontroli. W wielu opiniach innych podmiotów pojawiają się wnioski o utrzymanie dotychczasowego modelu nadzorowania SKP, wsparte bogatymi uzasadnieniami.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Z naszej strony podkreślamy, że jakość wykonywanych zadań zależy od jakości narzędzi przy pomocy których powierzone zadania organ wykonuje. Dotychczasowe normy prawne regulujące w prawie o ruchu drogowym zakres nadzoru nad SKP były niespójne, z błędami i w większości niejednoznaczne.	<u>Uwaga ogólna.</u>
	Uwaga ogólna	Izba Gospodarcza Komunikacji	... w przesłanym projekcie Ustawy o zmianie Ustawy Prawo o ruchu drogowym w art. 1 w odnośniku 1 zapisano, że ustawa jest	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Miejskiej (IGKM)	<p>konsekwencją konieczności wdrożenie ośmiu kolejno wymienionych dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady. Należy jednak zauważyć, że w żadnej z wymienionych dyrektyw nie występuje pojęcie „tramwaju” lub występuje wyraźny zapis, określający wyłączenie pojazdów szynowych z obowiązku stosowania ww. dyrektyw. I tak w odnośniku nr 1 w art. 1 projektu ustawy zapisano: „Niniejsza ustawa wdraża: 6) dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”)”. W art. 2 ust. 2 w/w. dyrektywy zapisano: „Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do homologacji typu lub dopuszczenia indywidualnego następujących pojazdów: c) pojazdów szynowych. ” Zapis ten jednoznacznie oznacza, że ww. dyrektywa nie dotyczy tramwaju, który jest pojazdem szynowym. W projekcie powołano się również na „7) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29,04.2014, str. 51)”. W art. 3 ww. dyrektywy zapisano: „Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje: 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę”. Zapis ten jednoznacznie oznacza, że ww. dyrektywa nie dotyczy tramwaju, który jest pojazdem szynowym.</p> <p>W związku z powyższym postulujemy rozważenie, aby w projekcie ustawy wykreślić wszystkie zapisy dotyczące tramwajów, tak aby pozostawić obecny stan prawny obowiązujący w stosunku do tramwajów. W naszej ocenie jest on wystarczająco efektywny. Próba ujednoczenia procedur postępowania w stosunku do pojazdów samochodowych i tramwajów jest w naszej ocenie przeregulowaniem, które wobec daleko posuniętej odrębności tych dwóch grup pojazdów jedynie niepotrzebnie skomplikuje procedury badań tramwajów, a w</p>	Projektowana ustawa reguluje badania techniczne tramwajów niezależnie od regulacji unijnych.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			konsekwencji funkcjonowanie przedsiębiorstw tramwajowych.	
	Uwaga ogólna	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Dodatkowo projekt ustawy nie określa jednoznacznie, czy w każdej z szesnastu stacji Transportowego Dozoru Technicznego będą zatrudnieni „uprawnieni pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego. Ponadto brak jest jakichkolwiek przepisów określających, na jakiej podstawie będą wydawane uprawnienia dla diagnostów TDT do przeprowadzania badań tramwajów i trolejbusów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Projekt zawiera odpowiednie zapisy.
	Uwaga ogólna	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Zapisy art. 86 ust. 9, art. 140ma i art. 140mb mają zbyt ogólny charakter i obejmują swoim zakresem wszystko począwszy od drobnej pomyłki pisarskiej po prawdziwe zaniedbania. Kłóci się to np. z duchem zapisów o badaniu ciągnika rolniczego oraz przyczepy poza SKP.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Kluczowe naszym zdaniem jest jednoznaczne rozstrzygnięcie, czy osoby poruszające się „urządzeniem transportu osobistego” mają status pieszego, czy jednak kierującego (lub równoważny).	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Uprzejmie prosimy o rozważenie, czy obowiązujący obecnie art. 11 ust. 4 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym nie wyczerpuje zagadnienia, które jest przedmiotem projektu nowelizacji oraz zgłaszanych wyżej uwag. Na drodze dla rowerów pieszy (w tym korzystający ze sprzętu sportowego, np. narci, wrotek itp.) może poruszać się, jeśli obok nie ma chodnika. Musi jednak ustępować pierwszeństwa kierującym rowerami.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Nic nie stoi też na przeszkodzie, aby o dopuszczeniu ruchu np. rolkarzy na drogi dla rowerów o odpowiednich parametrach (przede wszystkim - szerokości i natężeniach ruchu na niej) decydowały tabliczki pod znakami C-13 „droga dla rowerów”, a na chodniki - tabliczki pod znakami C-16 „droga dla pieszych”. Wymaga to jednoznacznego zapisu w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych. Decyzja o organizacji ruchu będzie wówczas zależała od zarządcy drogi. Może to rozwiązać systemowo także inne zidentyfikowane problemy. Uwagi w tej sprawie i konkretne propozycje zgłaszaliśmy jako stowarzyszenie do przepisów rozporządzeń ogłoszonych w D.U.2015.1313 i D.U.2015.1314. Analogiczne uwagi zgłaszał Prezydent Miasta Lublina	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			na etapie konsultacji w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Są one dostępne na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Zwracamy uwagę, że takie urządzenia z napędem elektrycznym, o jakich jest mowa w projekcie nowelizacji są przedmiotem skarg ludności tam, gdzie ich wykorzystanie ma miejsce obecnie. Na przykład lokalne media w Krakowie donosiły o skargach na turystów (także nietrzeźwych), poruszających się takimi urządzeniami z nadmierną prędkością po Rynku Głównym (droga wewnętrzna, strefa zamieszkania i droga dla pieszych), Plantach (park miejski) oraz po drogach publicznych w rejonie Starego Miasta w Krakowie.</p> <p>Wbrew przedstawianemu w prasie lokalnej stanowisku policji, w świetle obecnie obowiązujących przepisów takie urządzenia z napędem elektrycznym to są po prostu motorowery, co jasno wynika z definicji zawartej w art. 2 pkt. 46) ustawy Prawo o Ruchu Drogowym („motorower - pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”) obowiązującej od 19. stycznia 2013 roku. Ich użytkowanie bez uprawnień, kasku ochronnego i niedopełnienie obowiązku rejestracji są czynami zabronionymi, a wątpliwość budzi również wprowadzanie na rynek bez uzyskania wymaganej przepisami unijnymi homologacji typu.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Projekt zawiera nowe przepisy dotyczące urządzenia transportu osobistego.</p>
	Uwagi ogólne	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt niewątpliwie wprowadza potrzebne i długo oczekiwane zmiany, które przyczynią się do poprawy jakości badań technicznych a tym samym bezpieczeństwa ruchu drogowego. - Projekt pozostawia badania techniczne w sferze działalności regulowanej, co zdaniem Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej jest właściwe i pożyteczne. Natomiast uznanie badań technicznych jako działalności wymagającej zezwolenia byłoby naszym zdaniem niewłaściwe, gdyż przede wszystkim ograniczałoby swobodę działalności gospodarczej, a ponadto 	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>stwarzało ryzyko powstania patologii wynikających z uznaniowości decyzji urzędników i proponowanego (przez jedyną działającą stricte w branży skp ogólnopolską organizację samorządu gospodarczego) obowiązku opiniowania nowych inwestycji przez taką właśnie organizację.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projekt wprowadza wiele zapisów wymaganych Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 roku nr 2014/45/UE. STM popiera przekazanie nadzoru nad Stacjami Kontroli Pojazdów do jednej instytucji państwowej. Wskazanie TDT jako jednostki właściwej do nadzoru nad SKP a ITS jako instytucji nadzorującej szkolenia i egzaminowanie diagnostów jest naszym zdaniem jak najbardziej korzystne i właściwe. - Projekt wprowadza kilka zmian z proponowanych przez Grupę Roboczą AD HOC, która pracowała przy Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w 2013 i 2014 roku a której to jednym z członków było STM, jednak nie wprowadza lub wprowadza w okrojonym zakresie naszym zdaniem kilku bardzo istotnych, nawet tych, które uzyskały poparcie 100% członków grupy. <ul style="list-style-type: none"> a. TEZA 1 - wprowadzenie ujednoczonych programów funkcjonujących na SKP. Do tej pory nie funkcjonuje CEPiK a stacje mają możliwość pracy na dowolnym programie. b. TEZA 1 B- wprowadzenie obowiązku archiwizacji wyników badań ze wskazanych urzędzeń kontrolno-pomiarowych. Wykonanie tej tezy zostało bardzo okrojone do archiwizacji z jednego urzędzenia (do kontroli skuteczności i równomierności działania hamulców) i to tylko na poziomie urzędzenia. c. TEZA 7 - stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku, gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne. Jako przykład podobnego rozwiązania już uchwalonego i opublikowanego można wskazać ustawę z dnia 13 kwietnia 2016 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Wprowadzono w niej (od 1 stycznia 2017 r.) przepisy do ustaw o CIT i PIT, zgodnie z którymi - Podatnicy nie zaliczają do kosztów uzyskania przychodów kosztu w tej części, w jakiej płatność dotycząca transakcji określonej w art. 22 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.) została dokonana bez pośrednictwa rachunku płatniczego. Chodzi o niedokonywanie płatności w formie przelewu za pośrednictwem rachunku bankowego, mimo iż taki obowiązek wynika z ustawy o swobodzie działalności gospodarczej (dla płatności powyżej 15.000 zł-obecnie EURO). Ustawodawca wprowadził „sankcję” zgodnie z którą zapłata w innej formie, niż przelewem spowoduje niemożność uwzględnienia tych kosztów w rozliczeniu podatku. Wydaje się, że analogiczna „sankcja” winna dotyczyć możliwości uwzględniania w kosztach uzyskania przychodów oraz odliczania podatku VAT dla wydatków na pojazdy i paliwo nie posiadające ważnych badań technicznych.</p> <p>d. TEZA 10 – wprowadzenie systemu określenia daty następnego badania liczonego od daty pierwszej rejestracji pojazdu. W zamian za to zaproponowano karanie kierowców podwójną stawką za opóźnione badanie techniczne i konieczność badania w stacji TDT.</p> <p>e. TEZA 11 - Dostosowanie cennika do zmienionego rozporządzenia dotyczącego zakresu i sposobu wykonywania badań technicznych pojazdów. Sytuacja finansowa dużej ilości aktualnie działających SKP jest coraz trudniejsza poprzez spadek ilości badań i wzrost kosztów prowadzenia działalności. Sytuacja ta uniemożliwia m.in. prawidłowy nadzór nad urządzeniami, ograniczenie możliwości wymiany zużytych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>urządzeń na nowe.</p> <p>f. TEZA 12 - Wprowadzenie zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę czołową pojazdu dokumentującego pozytywny wynik badania technicznego. Ta prosta, TANIA i bardzo skuteczna forma oznakowania pojazdu zdecydowanie skuteczniej przyczyniłaby się do regularności wykonywania badań przez kierowców niż karanie dwukrotnością opłaty za opóźnione badanie.</p> <p>g. TEZA 13 - Modyfikacja zapisów odnośnie sankcji w stosunku do diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów - gradacja kar. Proponowane zapisy ustawy idą w dobrym kierunku jednak wymagają dużo większej gradacji.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oprócz szeregu ułatwień (postępowanie w przypadku śmierci przedsiębiorcy, sprawdzenia częściowe w skp) projekt wprowadza naszym zdaniem nadmierne obciążenia dla przedsiębiorców i kierowców, szczególnie w zakresie badania pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych i badań pojazdów po terminie wyznaczonego badania technicznego. Projekt zakłada zwiększenie trwałych obciążeń dla podatników i skierowanie strumienia pozyskanych z opłat od kierowców środków pieniężnych na tworzenie nowych struktur biurokratycznych w miejscach, gdzie założony cel możliwy jest do osiągnięcia w sposób mniej uciążliwy dla kierowców, przedsiębiorców oraz znacznie taniej poprzez cyfryzację {nadzór nad jakością badań technicznych}. Proponowane rozwiązanie budzi również wątpliwości natury konstytucyjnej (uzasadnienie w uwagach szczegółowych). - Projekt nie zawiera żadnych uregulowań zmniejszających szarą strefę w obszarze badań technicznych tj. zachęcających do poddania badaniom technicznym pojazdów poruszających się obecnie po drogach bez tych badań (szacuje się, że nawet kilka milionów pojazdów nie ma ważnych badań technicznych); 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wręcz przeciwnie - istnieje duże prawdopodobieństwo, że po wprowadzeniu projektowanych zmian, - zwiększy się ilość pojazdów bez badań technicznych. (Uzasadnienie w drugiej części).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pozytywny obraz całości projektu burzą wątpliwości dotyczące sposobu wprowadzenia zaleceń Dyrektywy 2014/45/UE dotyczących nadzoru nad jakością badań technicznych. Zamiast nowoczesnych rozwiązań informatycznych, które wpisywałyby się w strategię cyfryzacji państwa, zakłada się zwiększenie biurokracji i ilości fizycznie wykonywanych przez pracowników TDT kontroli (w tym niezapowiedzianych - „ad hoc”) u przedsiębiorców. Kontrole te wymagałyby dodatkowo angażowania czasu posiadaczy (właścicieli) pojazdów zgłaszających się na badanie. Cyfryzacja nadzoru nad jakością badań technicznych wpisywałaby się w Plan Morawieckiego i budowę e-państwa pozwalając jednocześnie na skuteczny i mało restrykcyjny nadzór nad jakością badań. - Projekt powiela wybrane rozwiązania stosowane w niewielkim Królestwie Niderlandów, przy jednoczesnym ignorowaniu nowocześniejszych regulacji funkcjonujących od kilku lat w krajach o porównywalnej do Polski powierzchni, populacji i do pewnego stopnia mentalności -np. w Republice Włoskiej. Jednocześnie zupełnie pomija fakt, iż „system holenderski” podlega aktualnie modernizacji w kierunku „systemu włoskiego” poprzez wprowadzenie cyfryzacji - rejestracji, przechowywania i udostępniania wyników pomiarów z urządzeń diagnostycznych i pomiarowych (informacja uzyskana z RDW, holenderskiego odpowiednika TDT). - Projekt podnosi wymagania wobec diagnostów, co w części jest niepotrzebne - np. wymóg zdawania egzaminu w zakresie uprawnień stacji okręgowej dla diagnostów pracujących w stacjach podstawowych. 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="817 260 1626 643">– Projekt nie wprowadza postulowanego przez wspomnianą w OSR grupę roboczą realnego stopniowania kar dla diagnostów - proponowane rozwiązania są nadal nadmiernie restrykcyjne i zbyt mało stopniowane. Pierwsze stopnie kar powinny działać bardziej prewencyjnie, np. w postaci zawieszenia uprawnień na maksymalnie kilka - 2-4-6 tygodni, co samo w sobie byłoby karą finansową dla diagnosty, cofnięcie uprawnień na dwa lata byłoby ostatecznością. Ważna jest natomiast natychmiastowość wykonania nałożonych kar. W rozwiązaniu tym można wzorować się na wspomnianym wielokrotnie systemie działającym w Holandii. <li data-bbox="817 651 1626 890">– Projekt wprowadza znaczące ułatwienie dla rolników w postaci możliwości badania ciągników rolniczych poza stacjami kontroli. W razie przekroczenia terminu badania o ponad 30 dni ciągniki te nie będą musiały być badane na stacjach TDT (wyjątek od reguły). W rozporządzeniu wykonawczym należałoby określić procedurę takiego badania (na stacji, również poza stacją?) i ewentualnych rekontroli przeprowadzanych przez TDT. <li data-bbox="817 898 1626 1002">– Proponuje się rozważyć możliwość objęcia obowiązkiem badania technicznego przyczep specjalnych przeznaczonych do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny. <li data-bbox="817 1010 1626 1066">– Należy określić sposób postępowania w razie poboru opłaty za badanie przelewem. <li data-bbox="817 1074 1626 1394">– Abolicja dla jeżdżących nadmiernie zużytymi samochodami. Przepisy abolicyjne mają pewną tradycję w naszym kraju (np. składki ZUS, podatki od pracujących za granicą, cudzoziemcy, ale też nieuiszczenie opłaty elektronicznej w systemie viaToll). Proponuje się, aby pojazdy, co do których nie ma ekonomicznie i technicznie uzasadnionych przesłanek, żeby je naprawić, mogły zostać przejęte na złom przez Skarb Państwa bez konieczności ponoszenia opłat przez ich właścicieli. W zamian za ich przekazanie zostaliby zwolnieni z tych kosztów oraz z 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wszelkich innych sankcji. Taki system mógłby obowiązywać tylko w ciągu założonego okresu przejściowego (np. roku - dwóch). Inną zachętą do unormowania sytuacji przez właścicieli takich pojazdów mogłoby być rozwiązanie, że ci, którzy po wejściu w życie przyjadą w ciągu np. 6 miesięcy na badania z samochodami bez ważnych badań w dniu wejścia w życie ustawy (z przekroczonym terminem o 30 dni) nie płacą podwójnie i po otrzymaniu negatywnego wyniku badania są zobowiązani do wykonania badania uzupełniającego (tzw. poprawki) po naprawie samochodu na dotychczasowych zasadach. Można założyć, że jeśli szacowany koszt naprawy przekracza 70% wartości samochodu (analogia do szkody całkowitej w ubezpieczeniu) to wtedy pojazd może być przekazany do złomowania, którego koszt ponosi Skarb Państwa. Takie rozwiązanie przynosi, co prawda, przejściowe obciążenie dla budżetu, lecz spowoduje ożywienie rynku napraw, złomowania pojazdów, a nade wszystko rozwiąże problem części „martwych dusz” zaśmiecających bazę CEPiK.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wskazane jest, aby w trakcie kontroli pojazdów na SKP diagnosta miał obowiązek skontrolowania czy dany pojazd nie wymaga przeprowadzenia tzw. akcji serwisowej związanej z bezpieczeństwem. Uzasadniamy to tym, że w przypadku, gdy minął okres gwarancji zdecydowana większość właścicieli pojazdów nie korzysta w usług autoryzowanych dealerów w związku z tym nie są informowani o konieczności przeprowadzenia akcji serwisowej. Akcje te często dotyczą elementów krytycznych dla bezpieczeństwa czynnego i biernego jak problemy z hamulcami czy Airbag. Wymaga to, aby informacje, które aktualnie są w posiadaniu UOKiK o koniecznych naprawach pojazdów zostały udostępnione w bazie CEP. 	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolski	Związek w swojej opinii nie odnosi się do szeregu błędów natury	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(połączona z dodatkowym przepisem)	Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	<p>legislacyjne oraz błędnych odniesień i norm kolizyjnych wymagają one jednak analizy i zmian na dalszym etapie prac legislacyjnych.</p> <p>Projekt z racji spektrum proponowanych zmian jest poddany szerokim konsultacjom społecznym. Opinie niektórych organizacji zostały upublicznione do wiadomości organizacji biorących udział w konsultacjach. Na szczególną uwagę w naszej ocenie zasługuje opinia PISKP kompleksowo wskazująca na potrzebę zmian systemu oraz OSPTN w zakresie potrzeby zmiany definicji ładunku niepodzielonego w aspekcie przewozu tych ładunków pojazdami modułowymi. Jako szczególnie ważne w tej sprawie uważamy potrzebę odrębnego zdefiniowania przyczep do przewozu drewna dłuźycowego gdzie ładunek (drewno) analogicznie jak ładunki długie nienormatywne może być łącznikiem między pojazdami składowymi wchodzącymi w skład zespołu pojazdów.</p> <p>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego deklaruje współdziałanie w szczegółowej ocenie proponowanych norm prawnych także w zakresie poprawności legislacyjnej. Jesteśmy gotowi uczestniczyć z głosem doradczym w pracach nad wypracowaniem docelowych rozwiązań nowej koncepcji badań technicznych w Polsce. Szczegółowe propozycje zmian realizujące uwagi sformułowane w przedmiotowej opinii zebrane w ramach współpracy od podmiotów i organizacji z którymi OZPTD współpracuje prześlemy bezpośrednio do Departamentu Transportu Drogowego.</p>	
	Uwaga ogólna (połączona z dodatkowym przepisem)	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	<p>W proponowanym projekcie ustawy nie zdefiniowano pojęcia „tory tramwajowe”. Pragniemy przypomnieć, że w poprzednich latach 2014-2015, działając w ramach zespołu roboczego, powstałego na zaproszenie Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w celu przygotowania projektu nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, postulowaliśmy konieczność wprowadzenia szeregu zmian dot. warunków technicznych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dla komunikacji tramwajowej, w tym torowisk tramwajowych. W ramach tej współpracy przygotowaliśmy wspólnie z Wydziałem Warunków Technicznych Departamentu Dróg i Autostrad MHB projekt nowelizacji w/w rozporządzenia (projekt z dnia 14 grudnia 2015r.) w którym zaproponowaliśmy w § 3 w pkt 18 nową definicję torowiska tramwajowego:</p> <p>W § 3 w punkcie 18 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 19 w brzmieniu: „19) torowisku tramwajowym - rozumie się przez to drogę szynową przeznaczoną wyłącznie do ruchu tramwajów albo ruchu tramwajów i innych pojazdów, stanowiącą część drogi publicznej”.</p> <p>Proponujemy zatem aby sformułowanie „tory tramwajowe” zamienić na sformułowanie „torowisko tramwajowe”. Zmiana sformułowania wynika z konieczności dostosowania definicji do stanu techniki i nomenklatury stosowanej powszechnie w branży tramwajowej, w tym przez jednostki naukowo-badawcze oraz projektantów i wykonawców robót drogowo-torowych.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Automobilklub Polski	<p>Rzeczą konieczną jest uwzględnienie w ustawie Prawo o ruchu drogowym problemu pojazdu historycznego obejmującego pojazdy zabytkowe w rozumieniu art. 2 pkt 39 czyli de facto pojazdy zabytkowe „wpisane” oraz pojazdy co najmniej 40 letnie i przynajmniej 25 letnie z opinią rzeczoznawcy samochodowego, potwierdzającą że mają szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Zagadnienie pojazdów historycznych wymaga pełnego, całościowego podejścia. Definicja pojazdu zabytkowego jest za wąska, aby problem mógł być w pełni rozwiązany. Jest, bowiem wiele pojazdów kilkudziesięcioletnich, które ze względu na swoją specyfikę wymagają podobnych rozwiązań do pojazdów zabytkowych „wpisanych”. Powszechnie i praktycznie bezdyskusyjnie dla takiego pojazdu bez dodatkowych formalności przyjmuje się wiek 40 lat (np. rajdy, złoty, krajowe i międzynarodowe). Dla pojazdów zaś młodszych wymagany</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>W projekcie proponuje się zmianę definicji pojazdu zabytkowego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>jest wiek 25 lat i stosowna opinia rzeczoznawcy samochodowego. Ograniczenie uregulowań tylko do pojazdów zabytkowych „wpisanych” mocno zawęży skalę problemu i winno mieć odrębne uregulowanie w nadzwyczajnych sytuacjach, jak np. do tzw. przeglądu wieczystego, nadanie numeru, jeśli pojazd go nie miał. W pozostałych zaś kwestiach pojazdy historyczne ze względu na swoją specyfikę (m.in. wiek, budowę, zastosowane rozwiązania techniczne) powinny być traktowane razem na odrębnej płaszczyźnie niż pozostałe „zwykłe” pojazdy. Zastosowany obecnie w art. 79 ust. 4 pkt 3 zwrot „pojazd, co najmniej 25 letni uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” jedynie częściowo rozwiązuje problem. Brak jest, bowiem uwzględnienia w nim pojazdu, co najmniej 40- letniego bez opinii. Ponadto, aby pojazdy mogły z określonego rozwiązania korzystać na odrębnych zasadach niż „pojazdy zwykłe” za każdym razem musiałby być przywoływany art. 79 ust. 4 pkt 3 niezależnie od przywołania pojazdu zabytkowego i też w obecnym brzmieniu nie uwzględnia pojazdów, co najmniej 40 letnich z ex lege. Zamiast z niepokojem potrzebę na każdą nowelizację ustawy, czy czegoś nie przeoczono odpowiednim rozwiązaniem jest wprowadzenie definicji pojazdu historycznego. Rola i znaczenie tych pojazdów dla kultury, rozwoju techniki, jak i pozytywny wpływ na rynek ekonomiczny są powszechnie znane.</p> <p>1) W art.2 pkt 2 nowelizowanej ustawy proponuję po definicji pojazdu zabytkowego dodać definicję pojazdu historycznego. „39a) pojazd historyczny - pojazd, - o którym mowa w art.2 ust.1 pkt 11 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2013r.poz. 329, 2014r. poz. 827, z 2015r. poz. 691, 1844, 2281, z 2016. poz. 1334).</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego jest koniecznością. Rozwiązanie to pozwoli zharmonizować ze sobą przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Pojęcie pojazdu historycznego jest pojęciem w praktyce przyjętym, sprawdzonym i w podanej ustawie ubezpieczeniowej funkcjonuje od samego jej początku, tj. od 13lat, a gdy uwzględni się okres regulacji ubezpieczeniowej przez rozporządzenie, od 16 lat. Było ono również sprawdzone i zaaprobowane w toku legislacyjnym przez odpowiednie organy Unii Europejskiej. Wypełnia ono istniejącą dotychczas lukę i słusznie obok pojazdu zabytkowego (wpisanego) uwzględnia wszystkie pojazdy 40 letnie (każdy pojazd 40 letni, nawet przy zastosowaniu najbardziej rygorystycznych norm uchodzi powszechnie za pojazd historyczny) oraz te pojazdy, co najmniej 25 letnie, które mają stosowną opinię rzeczoznawcy samochodowego potwierdzającą, że są one unikatowe lub mają szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Rola i znaczenie tych pojazdów dla kultury, historii i rozwoju motoryzacji jest niepodważalna. Są one materialnym świadectwem dziedzictwa przeszłości, które powinno koniecznie zostać przekazane przyszłym pokoleniom. Po drogach te pojazdy z reguły jeżdżą okazjonalnie. Dają one także miejsca pracy warsztatom przy ich odbudowie i odrestaurowaniu, dostarczając dodatkowych środków finansowych do krwioobrotu gospodarczego. Dodatkowo rozwiązanie to pozwoli uprościć zapisy występujące w ustawie Prawo o ruchu drogowym „pojazd mający, co najmniej 25 lat uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” poprzez zastąpienie wyrazami „pojazd historyczny” lub „pojazd określony w art. 79 ust.4 pk3” zastąpienie wyrazami „pojazd historyczny”.</p> <p>W konsekwencji wprowadzenia definicji pojazdu historycznego w celach</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>porządkowych proponuję:</p> <p>2) W art.70zz pkt 1 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdów zabytkowych lub pojazdu określonego w art.79 ust.4 pkt 3” wyrazami: „pojazdu historycznego”;</p> <p>3) W art. 72 ust. 2 pkt 7 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdu wyrejestrowanego, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 3” wyrazami „pojazdu historycznego wyrejestrowanego.”;</p> <p>4) W art. 79. ust. 4 pkt 3 nowelizowanej ustawy zastąpienie wyrazów:</p> <p>„3) mającego, co najmniej 25 lat uznanego przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” wyrazem „historycznego”.</p> <p>W konsekwencji skreślenie art.79 ust.2.</p> <p>W razie nieuwzględnienia definicji pojazdu historycznego absolutnym minimum jest wprowadzenie do art. 79 ust.4 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdów, co najmniej 40 letnich (bez opinii).</p> <p>Wobec tego konieczne jest:</p> <p>5) w art. 79 ust.4 pkt 3 po wyrazie „mającego” dodanie wyrazów, „co najmniej 40 albo”.</p> <p>Uwaga ta ma na celu uzupełnienie tej nienazwanej faktycznej definicji o pojazdy najstarsze, które mają co najmniej 40 lat, a które powszechnie, niezależnie od uzyskania opinii, nawet przez środowiska najbardziej radykalne i proekologiczne uważane są za pojazdy historyczne. Definicja pojazdów historycznych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>uwzględniająca wszystkie, co najmniej 40 letnie pojazdy (bez opinii) jest rozwiązaniem sprawdzonym i zawarta jest w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarantowanych i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Obowiązuje ona w ustawie od 13 lat. Rola i znaczenie tych pojazdów historycznych (w tym wszystkich, co najmniej 40 letnich) tak dla kultury, rozwoju motoryzacji i rozwoju rynku pracy jest powszechnie znana.</p> <p>Jeśli jednak definicja pojazdu historycznego byłaby nieprzyjęta, to w konsekwencji należałoby:</p> <p>5a) w nowym art. 84 ust.5 po kropce dodać wyrazy „oraz pojazdu zabytkowego i pojazdu określonego w art. 79 ust.4 pkt 3”;</p> <p>5b) tak samo w nowym art. 86 ust.4 pkt 1 nowelizowanej ustawy po wyrazie „technicznego” należałoby dodać wyrazy „za wyjątkiem pojazdów zabytkowych i pojazdów określonych w art. 79 ust. 4 pkt.3.”</p> <p>Rzeczą, więc nader wskazaną jest wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego tak, aby w pełni ujmować materię przedmiotu i za każdym razem bez ryzyka pominięcia nie trzeba było podawać długich wyliczeń używając wyrażenia „pojazdów zabytkowych lub pojazdów określonych w art. 79 ust.4 pkt 3”.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	<p>W art. 2 pkt 2 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz innych innych ustaw proponuję po definicji pojazdu zabytkowego (obecny art.2 pkt 39 nowelizowanej ustawy))dodać definicję pojazdu historycznego.</p> <p>„39a)pojazd historyczny – pojazd,-o którym mowa w art.2 ust.1 pkt 11 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>W projekcie proponuje się zmianę definicji pojazdu zabytkowego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Komunikacyjnych (Dz.U.z 2013r.poz. 329, 2014r. poz. 827, z 2015r. poz. 691, 1844, 2281, z 2016. poz. 1334)</p> <p>Wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego jest koniecznością. Rozwiązanie to pozwoli zharmonizować ze sobą przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Pojęcie pojazdu historycznego jest pojęciem w praktyce przyjętym, sprawdzonym i w podanej ustawie ubezpieczeniowej funkcjonuje od samego jej początku, tj. 13lat, a gdy uwzględni się okres regulacji ubezpieczeniowej przez rozporządzenie, to 16 lat. Było ono również sprawdzone i zaaprobowane w toku legislacyjnym przez odpowiednie organy Unii Europejskiej. Wypełnia ono istniejącą dotychczas lukę i słusznie obok pojazdu zabytkowego (wpisanego) uwzględnia wszystkie pojazdy 40 letnie (każdy pojazd 40 letni, nawet przy zastosowaniu najbardziej rygorystycznych norm uchodzi powszechnie za pojazd historyczny) oraz te pojazdy co najmniej 25 letnie, które mają stosowną opinię rzeczoznawcy samochodowego potwierdzającą, że są one unikatowe lub mają szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Rola, znaczenie tych pojazdów dla kultury, historii i rozwoju motoryzacji wiele jest niezastąpiona. Są one materialnym świadectwem dziedzictwa przeszłości, które powinno koniecznie zostać przekazane przyszłym pokoleniom. Po drogach te pojazdy z reguły jeżdżą okazjonalnie. Dają one także miejsca pracy warsztatom przy ich odbudowie i restauracji, dostarczając dodatkowe środki finansowe do krwioobiegu gospodarczego. Dodatkowo rozwiązanie to pozwoli uprościć zapisy występujące w ustawie Prawo o ruchu drogowym i barokowe zapisy „pojazd mający co najmniej 25 lat uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” zastąpić wyrazami „pojazd historyczny” lub „pojazd określony w art. 79 ust.4 pk3” zastąpić</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wyrażeniem „pojazd historyczny”</p> <p>W konsekwencji wprowadzenia definicji pojazdu historycznego w celach porządkowych proponuję:</p> <p>2)W art.70zz pkt 1 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdów zabytkowych lub pojazdu określonego w art.79 ust.4 pkt 3” wyrazami: „pojazdu historycznego”</p> <p>3)W art. 72 ust. 2 pkt 7 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdu wyrejestrowanego, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 3” wyrazami „pojazdu historycznego wyrejestrowanego.”.</p> <p>4)W art. 79. ust. 4 pkt 3 nowelizowanej ustawy zastąpienie wyrazów: „3)mającego co najmniej 25 lat uznanego przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” wyrazem „historycznego” . W konsekwencji skreślenie art.79 ust.2.</p> <p><i>W razie nieuwzględnienia definicji pojazdu historycznego absolutnym minimum jest wprowadzenie do art. 79 ust.4 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdów co najmniej 40 letnich (bez opinii).</i> Wobec tego konieczne jest</p> <p>5)w art. 79 ust.4 pkt 3 nowelizowanej ustawy po wyrazie „mającego” dodanie wyrazów „co najmniej 40 albo”</p> <p>Uwaga ta ma na celu uzupełnienie tej nienazwanej faktycznej definicji o pojazdy najstarsze, które mają co najmniej 40 lat, a które powszechnie, niezależnie od uzyskania opinii, nawet przez środowiska najbardziej radykalne i proekologiczne uważane są za pojazdy historyczne. Definicja pojazdów historycznych uwzględniająca wszystkie co najmniej 40 letnie pojazdy (bez opinii) jest rozwiązaniem sprawdzonym i zawarta</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>jest w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. I obowiązuje w ustawie od 13 lat. Rola i znaczenie tych pojazdów historycznych (w tym wszystkich co najmniej 40 letnich) tak dla kultury, rozwoju motoryzacji i rozwoju rynku pracy jest powszechnie znane.</p> <p>Jeśli jednak definicja pojazdu historycznego byłaby nieprzyjęta, to w konsekwencji należałoby:</p> <p>5a)w nowym art. 84 ust.5 nowelizowanej ustawy po kropce dodać wyrazy „oraz pojazdu zabytkowego i pojazdu określonego w art. 79 ust.4 pkt 3” .</p> <p>5b)Tak samo w nowym art. 86 ust.4 pkt 1 nowelizowanej ustawy po wyrazie „technicznego” należałoby dodać wyrazy „ za wyjątkiem pojazdów zabytkowych i pojazdów określonych w art. 79 ust. 4 pkt.3.”</p> <p>Rzeczą więc nader wskazaną jest wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego, tak aby w pełni ujmować materie przedmiotu za każdym razem bez ryzyka pominięcia nie trzeba było podawać długich wyliczeń używając wyrażenia „pojazdów zabytkowych lub pojazdów określonych w art. 79 ust.4 pkt 3”.</p>	
	<p>Dodatkowe przepisy Po art. 140mb proponuje się dodać art. 140mc oraz po art. 140 n ust. 2 pkt 3 dodaje się pkt 4</p>	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Dodatkowo w celu uszczelnienia systemu proponujemy zatem jeszcze w nowym art. 140mc wprowadzenie zapisów nakładających na właściciela pojazdu sankcję z tytułu niedotrzymania terminów ustawowych w związku brakiem przerejestrowania pojazdu lub uzupełnieniem danych w dowodzie rejestracyjnym.</p> <p>„140mc. Kto w terminie określonym w art. 78 ust. 2 ustawy nie zawiadamia starosty o nabyciu lub zbyciu pojazdu lub zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu podlega karze w wysokości 500 zł.”</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu,</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Mając powyższe na uwadze w art. 140n ust.2 należy dodać punkt 4 w brzmieniu:</p> <p>„4) w art. 149mc nakłada starosta właściwy do spraw rejestracji pojazdu.”</p>	
	Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. z 2016 r., poz. 710 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 88 ust. 3a dodaje się nowy pkt 8 w brzmieniu: „8. wystawione faktury, faktury korygujące są związane z używaniem lub eksploatacją pojazdu, który nie przeszedł z wynikiem pozytywnym okresowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137)”</p> <p>W powyższej zmianie chodzi o stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne. Pragniemy zwrócić uwagę, że zgodnie z oficjalnymi informacjami udostępnionymi z CEP liczba pojazdów posiadających aktualną polisę OC kształtuje się na poziomie ok. 19 mln, natomiast liczba pojazdów posiadających ważne badanie techniczne to tylko ok. 13,5 mln. Wyraźnie z tego widać, że co najmniej 5,5 mln pojazdów (przy uwzględnieniu pojazdów nowych, które badane są co 3 lata) są to pojazdy które nie przechodzą badań technicznych oraz tzw. „martwe dusze”, które służą tylko do rozliczenia kosztów. Dlatego też proponujemy powyższe zapisy.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu, proponowane przepisy należą do kompetencji Ministra Finansów.</p>
	Dodatkowe przepisy W art. 60 ust. 2 po pkt 5 proponuje się dodać pkt 6	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	...należy wprowadzić zapisy w prawie nakładające na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych oraz odpowiedzialność posiadacza dowodu rejestracyjnego za stan techniczny pojazdu. Poniżej przedstawiamy konieczne zmiany w prawie.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012 poz. 1137 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 60 ust. 2 po pkt 5) dodaje się nowy pkt 6 w następującym brzmieniu:</p> <p>„6) używania pojazdu bez ważnych badań technicznych,”</p> <p>W obecnym stanie prawnym używanie pojazdu bez ważnych badań technicznych nie jest penalizowane przez prawo. Właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi praktycznie żadnych konsekwencji, używając pojazd bez ważnych badań. Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym zakazu prowadzenia pojazdu bez ważnych badań technicznych, a w konsekwencji także musi spowodować zmianę taryfikatora mandatów i punktów karnych.</p>	
	<p>Dodatkowe przepisy dodanie nowej definicji w art. 2</p>	<p>Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>Jak wskazano w art. 1 przedłożonego projektu, niniejsza ustawa wdraża m.in. Dyrektywę 2014/45/UE. Pomimo tego, że w art. 3 pkt 15 Dyrektywy ustawodawca europejski wprowadza definicję stacji kontroli pojazdów zabrakło jej w przedłożonym projekcie implementacji. Także w punkcie 15 „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości” z dnia 5 lutego 2014 r. wypracowanej przez Grupę Roboczą, powołaną w przedmiotowej sprawie, proponuje się wprowadzenie do obrotu prawnego takiej definicji. Mając powyższe na uwadze, specyfikę polskiego systemu badań technicznych, a także konieczność podkreślenia roli badań technicznych dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz konieczność ustawowego uporządkowania zasad wykonywania działalności w tym zakresie proponujemy wprowadzenie do projektu ustawy następującej definicji legalnej, konsumującej ogólne zapisy Dyrektywy, poprzez dodanie w art. 2 projektu ustawy pkt 88 w brzmieniu:</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Regulacje dotyczące stacje kontroli pojazdów są zawarte w rozdziale r projektu „Stacje kontroli pojazdów”.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			„88. Stacja kontroli pojazdów – podmiot publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań technicznych pojazdów wykonujący zespół czynności kontrolnych, nie będących usługą świadczoną w warunkach wolnej konkurencji, z określoną urzędowo opłatą, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na podstawie przepisów prawa przez uprawnionego diagnostę samochodowego potwierdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu stwierdzenia jego przydatności do ruchu drogowego i spełnienia wymagań w zakresie ochrony środowiska” .	
	Dodatkowe przepisy	Automobilklub Polski	<p>Dla lepszej komunikacji między urzędami (zwłaszcza między wydziałami komunikacji a urzędem konserwatorskim), zapewnienia posiadania tych samych aktualnych danych, sprawnego wyjaśnienia ewentualnych rozbieżności wskazane jest do katalogu podmiotów upoważnionych do otrzymania danych, dodać wojewódzkiego konserwatora zabytków (do art. 80 c).</p> <p>W art. 80c ust.1 proponuję dodać nowy punkt 31 o treści: „31)wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków”.</p> <p>Wojewódzki konserwator zabytków, jako urzędnik państwowy, na którym spoczywa obowiązek opieki i ochrony zabytków powinien mieć ustawowo zagwarantowany wgląd do centralnej ewidencji pojazdów, tak by lepiej i sprawniej mógł wykonywać spoczywające na nim obowiązki. Ponadto rozwiązanie to przyczyni się do większej spójności danych zawartych w rejestrze zabytków, wojewódzkiej ewidencji zabytków z danymi podawanymi do wydziałów komunikacji oraz pozwoli sprawniej usuwać ewentualne rozbieżności.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	<p>W art. 80c ust.1 nowelizowanej ustawy proponuję dodać nowy punkt 31 o treści: „31)wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków”</p> <p>Wojewódzkim konserwator zabytków jako urzędnik państwowy, na którym spoczywa obowiązek opieki i ochrony zabytków powinien mieć</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawowo zagwarantowany wgląd do centralnej ewidencji pojazdów, tak by lepiej i sprawniej mógł wykonywać spoczywające na nim obowiązki. Ponadto rozwiązanie to przyczyni się do większej spójności danych zawartych w rejestrze zabytków, wojewódzkiej ewidencji zabytków z danymi podawanymi do wydziałów komunikacji oraz pozwoli sprawniej usuwać ewentualne rozbieżności.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Dodatkowo proponujemy zapis w art. 66 po pkt 1g dodaje się pkt 1h oraz 1i w brzmieniu:</p> <p>1h) Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne jeżeli go dotyczą.</p> <p>1i) Za stan techniczny pojazdu uczestniczącego w ruchu odpowiedzialny jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - właściciel lub użytkownik pojazdu; <p>Zapisy te mogą rozwiązać wiele problemów związanych z uświadomieniem kierowcom, że pojazdy którymi poruszają się muszą być sprawne technicznie. Zapis ten może zmienić też podejście do nierzetelnie wykonywanych badań technicznych, ponieważ to kierowca będzie zainteresowany, żeby wykryć wszystkie możliwe usterki celem ich naprawy, a nie jak jest to obecnie pojmowane jako niepotrzebny obowiązek. Może też spowodować uświadomienie społeczeństwu (wzrost świadomości) jak ważnym zagadnieniem jest wprowadzanie do ruchu pojazdów sprawnych technicznie. Rozwiąże to naszym zdaniem problem 75% niesprawności pojazdów spowodowanych niesprawnym oświetleniem czy też stanem ogumienia. Po wprowadzeniu tych przepisów zbytecznym stanie się wprowadzanie podnoszenia opłat w związku z nieterminowym poddaniem pojazdu okresowemu badaniu technicznemu, która to sytuacja może powstać nie tylko z winy właściciela pojazdu, a także z konieczności wyższej jaką może być np. naprawa pojazdu. Jest to też zgodne z preambułą Dyrektywy</p> <p>18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu</p>	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego. Niestety nie znaleźliśmy odniesienia w projekcie do tego punktu założeń.	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Zastanawiające jest także wprowadzenie dodatkowego rozdziału dla SKP czy nie można było tego całego rozdziału zastąpić na wzór zapisu dotyczącego tramwajów i dopisać w art. 81 ust 20 po pkt 2 pkt 3 3) warunki dla infrastruktury oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do przeprowadzania badań technicznych pojazdów samochodowych;	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Dodatkowe przepisy	Transport i Logistyka Polska (TLP)	<u>Propozycje nowych rozwiązań mających pozytywny wpływ na porządek i poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego</u> I. Mając na uwadze poprawienie funkcjonowania miejskich systemów transportu publicznego przy jednoczesnym zwiększeniu efektywności wykorzystania indywidualnych środków transportu drogowego, proponujemy nowe regulacje odnoszące się do wykorzystania pasa ruchu dla autobusów i oraz do egzekwowania zasad ruchu na takim pasie. Proponujemy ustawowe określenie użytkowników drogi uprawnionych do korzystania z pasa ruchu dla autobusów, przy jednoczesnym rozszerzeniu tego katalogu. Wzorem rozwiązań obowiązujących w wielu innych państwach europejskich uważamy, że z takiego pasa mchu powinny także korzystać samochody osobowe, które przewożą co najmniej 4 osoby łącznie z kierowcą. Aby poprawić egzekucję zasad mchu na takich pasach, należy naszym zdaniem przekazać straży gminnej (miejskiej) uprawnienia do kontroli tego mchu, w szczególności za pomocą urządzeń rejestrujących obraz służących do monitoringu. II. Odnosząc się do uprawnień straży gminnej (miejskiej), a także mając	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres planowanych zmian legislacyjnych w przedłożonym do konsultacji projekcie.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>na uwadze fakt znacznego pogorszenia porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku likwidacji gminnych urzędów rejestracyjnych, postulujemy powrót do obowiązującego w tym zakresie stanu prawnego z 2015 r., gdzie straż gminna (miejska) mogła prowadzić kontrolę ruchu drogowego za pomocą urzędów rejestracyjnych, z modyfikacją wynikającą z dotychczasowych doświadczeń. Ta modyfikacja powinna polegać na tym, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> • straż miejska nie powinna mieć uprawnień do używania przenośnych lub zainstalowanych w pojeździe urzędów rejestracyjnych, • oznakowanie i instalacja gminnych stacjonarnych urzędów rejestracyjnych powinno odbywać się na zasadach identycznych, jak te które obowiązują dla fotoradarów Inspekcji Transportu Drogowego. <p>Aby wdrożyć rozwiązania wskazane w pkt I i II proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 2 po pkt 7 dodać pkt 7a w brzmieniu: <ul style="list-style-type: none"> „ 7a) pas ruchu dla autobusów - pas ruchu oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi przeznaczony dla ruchu pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach;” 2) po art. 16 dodać art. 16a w brzmieniu: <ul style="list-style-type: none"> „Art. 16a. 1. Zabrania się jazdy pasem ruchu dla autobusów kierującemu pojazdem innym niż pojazd wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. 2. Przepis ust. 1 nie dotyczy kierującego samochodem osobowym, który przewozi co najmniej 4 osoby łącznie z kierowcą lub taksówką.” 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>3) w art. 129 b:</p> <p>a) nadać ust. 2 pkt 1 brzmienie: „1) kierującego pojazdem: a) niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym, b) naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego, c) naruszającego przepisy określające zasady ruchu po pasie ruchu dla autobusów, w przypadku ujawnienia czynu za pomocą innego urządzenia rejestrującego obraz. ”</p> <p>b) w ust. 3 dodaje się po pkt 2 dodać pkt 3 w brzmieniu: „3) używania stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych;”</p> <p>c) po ust. 3 dodać ust. 4 w brzmieniu: „4. W stosunku do stacjonarnych urządzeń rejestrujących używanych przez straż gminną (miejską) stosuje się przepisy, o których mowa w art. 129h ust. 5.”</p> <p>III. Coraz większa kongestia ruchu na polskich drogach, a także brak jednoznacznych dyspozycji dla zachowania się kierujących pojazdami powoduje, że w razie wypadku drogowego lub innego zdarzenia czas</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dojazdu służb ratowniczych i porządkowych coraz bardziej wydłuża się. Dlatego też proponujemy wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających wymagania wobec kierujących pojazdami, w celu utworzenia podczas zatorów pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych.</p> <p>W tym celu proponujemy w art. 9 Prawa o ruchu drogowym dodać ust. 2 i 3 w brzmieniu:</p> <p>„2. W razie zatoru na drodze, w celu utworzenia pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych, kierujący pojazdem jest obowiązany zająć pozycję jak najbliżej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prawej krawędzi jezdni - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego przy tej krawędzi, 2) innego pojazdu znajdującego się po jego prawej stronie - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego pomiędzy innymi pasami ruchu przeznaczonymi do jazdy w tym samym kierunku, 3) lewej krawędzi jezdni jednokierunkowej lub osi jezdni dwukierunkowej - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego odpowiednio przy tej krawędzi lub osi. <p>3. Kierującemu pojazdem innym niż uprzywilejowany zabrania się korzystania z pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych, o którym mowa w ust. 2. ”</p> <p>IV. Konsekwencją wzrastającego ruchu po sieci autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg „szybkiego ruchu” jest coraz większa liczba zdarzeń drogowych wynikających z niewłaściwego zachowania kierujących pojazdami. Dotyczy to w szczególności niewłaściwych odstępów od poprzedzającego pojazdu.</p> <p>Obowiązujące w tym zakresie przepisy mają charakter skutkowy i nie</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zawierają jednoznacznych dyspozycji stanowiących z jednej strony swoistą instrukcję dla kierującego, a z drugiej strony podstawę do nałożenia niekwestionowanej sankcji przez organy kontroli ruchu drogowego.</p> <p>Dlatego też proponujemy w art. 19 po ust. 2 Prawa o ruchu drogowym dodanie ust. 2a w brzmieniu:</p> <p>„2a. Na autostradzie, drodze ekspresowej oraz drodze dwujezdniowej o co najmniej dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu położonej poza obszarem zabudowanym kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp od pojazdu znajdującego się przed nim wynoszący co najmniej wyrażoną w metrach wartość połowy prędkości pojazdu. Przepisu nie stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 3, jeżeli warunki ruchu uniemożliwiają jazdę z prędkością większą niż 50 km/h.”</p> <p>V. Polska należy do nielicznych państw europejskich, gdzie możliwe jest wyprzedzanie prawą stroną jezdni poza obszarem zabudowanym, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych. Uważamy, że należy zakazać wyprzedzania z prawej strony poza obszarem zabudowanym, z wyjątkiem wyprzedzania pojazdu skręcającego w lewo oraz wyprzedzania pojazdów szynowych.</p> <p>Dlatego też proponujemy w art. 24 Prawa o ruchu drogowym nadać ust. 10 brzmienie:</p> <p>„ 10. Na obszarze zabudowanym dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu na jezdni jednokierunkowej oraz na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku. ”</p> <p>VI. Odnosząc się do ruchu po drogach położonych poza obszarem zabudowanym proponujemy zalegalizować zwyczajowe zachowanie większości kierujących, przekształcając je w przepis prawa. Jest to</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ostrzeżenie innych kierowców o dojeździe do zatoru drogowego.</p> <p>Proponujemy po art. 30 Prawa o ruchu drogowym dodanie art. 30a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 30a. Kierujący pojazdem, dojeżdżając do zatoru na drodze poza obszarem zabudowanym, jest obowiązany włączyć światła awaryjne w celu ostrzeżenia nadjeżdżających za nim pojazdów. Kierujący pojazdem wyłącza światła awaryjne, jeżeli za jego pojazdem zatrzymał się inny pojazd. ”</p> <p>VII. Ubiegły rok /2015/ upłynął pod znakiem publicznej debaty nad zmianami przepisów określających zachowanie kierujących pojazdami w pobliżu przejść dla pieszych. Odrzucone w trakcie procesu legislacyjnego zmiany cechowało jednostronne podejście, zakładające maksymalne zwiększenie uprawnień dla pieszych, bez jednoczesnego wprowadzenia przepisów zabezpieczających przed ich nadużywaniem i gwarantujących, że zwiększenie uprawnień pieszych nie spowoduje w konsekwencji wzrostu liczby wypadków drogowych.</p> <p>Uważamy, że optymalnym rozwiązaniem będzie wprowadzenie wszystkich zasad związanych z przejściami dla pieszych, które przewidziane są zarówno w przepisach Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w 1968 r., jak i w przepisach innych państw europejskich, takich jak Francja, Wielka Brytania czy też Niemcy.</p> <p>Dają one pierwszeństwo nie tylko pieszym znajdującym się na przejściu, ale także pieszym wchodzącym na to przejście. Z drugiej strony nakazują pieszemu przed wejściem na jezdnię upewnić się o widoczności, odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu tak, aby nie zakończyło się to wypadkiem drogowym ze względu na zbyt długą drogę hamowania ciężkiego pojazdu.</p> <p>Mając na uwadze powyższe proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>1) w art. 14 w pkt 1:</p> <p>a) po lit. a dodać lit. a1 w brzmieniu: „a1) bez uwzględnienia odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu oraz warunków ruchu drogowego, w tym również na przejściu dla pieszych, ”</p> <p>b) nadać lit. b brzmienie: „ b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi, w tym również na przejściu dla pieszych;”</p> <p>2) w art. 26 nadać dla ust. 1 brzmienie: „1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zwolnić odpowiednio do warunków ruchu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu lub wchodzącemu na to przejście. ”</p> <p>W naszej ocenie wprowadzone przed kilkoma laty przepisy regulujące ruch rowerowy wymagają zmian mających na celu zahamowanie negatywnych tendencji w zakresie liczby wypadków drogowych z rowerzystami.</p> <p>Uważamy za konieczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uchylenie przepisu zezwalającego rowerzyście wyprzedzać powoli jadące pojazdy z ich prawej strony; • wprowadzenie obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez rowerzystę wjeżdżającego na przejazd rowerowy, • wprowadzenie sformułowanego wprost zakazu jazdy po jezdni, jeżeli wzdłuż drogi dostępna jest droga dla rowerów. • uchylenie przepisu zezwalającego na jazdę rowerzystów jeden 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obok drugiego.</p> <p>W tym celu proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 24 skreślić ust. 12; 2) w art. 33: <ol style="list-style-type: none"> a) po ust. 1a dodać ust. 1b w brzmieniu: „1b. Kierujący rowerem wjeżdżając na przejazd dla rowerzystów jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.” b) w ust. 3: <ul style="list-style-type: none"> - w pkt 1 skreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 3a”; - po pkt 3 dodać pkt 4 w brzmieniu: „4) jazdy po jezdni, jeżeli równoległe do drogi po której poruszają się pojazdy samochodowe położona jest droga dla rowerów.” c) skreślić ust. 3a. 	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>Propozycje regulacji nie występujących w pierwotnym projekcie</p> <p>1. Oś niezależna</p> <p>Przedmiotowy projekt przewiduje wdrożenie nowej definicji modułu przyczepy (OSPTN postuluje zmianę nazwy na „wózek modułowy”) - co do zasady w pełni popierany przez członków OSPTN. W definicji tej projektodawca odnosi się do „osi niezależnych”, które naszym zdaniem nie są zdefiniowane w wystarczający sposób w polskim prawie.</p> <p>Osie niezależne charakteryzują się m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaawansowanym system zawieszenia pneumatycznego lub hydraulicznego, - znacznie większą ilością kół w linii, - zminimalizowanym oddziaływania kół na powierzchnię drogi niezależnie od warunków na drodze, - znacznie zmniejszonymi siłami tarcia dzięki zastosowaniu osi skrętnych oraz zminimalizowanie nacisków punktowych dzięki 	<p><u>Uwagi nieuwzględnione.</u></p> <p>Wykraczają poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zwiększonej powierzchni styku kół z nawierzchnią drogi.</p> <p>W wielu krajach europejskich - m.in. Niemcy, Holandia, Belgia, Szwecja, przyczepy wyposażone w osie niezależne, które w znacznie mniejszy sposób oddziałują na nawierzchnię drogi, są dopuszczone do ruchu po drogach publicznych z naciskiem do 12 ton na linię osi (zwracam uwagę, że standardowa naczepa posiada jedynie 2 koła w linii, podczas gdy przyczepa specjalistyczna z osiami niezależnymi posiada 4, a nawet 8 kół w linii). Ustawodawcy z krajów Europy Zachodniej przyjęli do świadomości, iż 8 kół w linii znacznie lepiej rozkłada ciężar pojazdu, niż 2 koła w linii. Osie skrętne znacznie lepiej przenoszą siły skręcające, niż sztywne osie w standardowych naczepach. Osie niezależne w powiązaniu np. z zawieszeniem typu Pendel jeszcze bardziej niwelują oddziaływanie sił statycznych na nawierzchnię drogi.</p> <p>W załączniku nr 2 przesyłamy ekspertyzę inżynierską wykonaną przez przedstawicieli niemieckiego TUV we współpracy z inżynierem producenta naczep specjalistycznych firmy Doli. Z treści tego dokumentu jasno wynika, że oddziaływanie na jezdnię zawieszenia niezależnego jest znacząco mniejsze niż w przypadku zawieszania standardowego.</p> <p>W związku z powyższym postulujemy wprowadzenie stosownych przepisów ustawowych i wykonawczych (m.in. w rozporządzeniu o warunkach technicznych pojazdów), które:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pozwolą na stosowanie nowoczesnej technologii zgodnie z jej przeznaczeniem, 2. przestaną zrównywać minimalistyczne, standardowe techniki dwukołowych osi sztywnych z najbardziej zaawansowanymi rozwiązaniami technologicznymi. <p>Apelujemy o stworzenie sub-definicji „osi niezależnych” oraz</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>„zawieszenia typu Pendel" oraz zwiększenie nacisków osi niezależnych do 12 ton na linię osi.</p> <p>2. Definicja pilota pojazdów nienormatywnych</p> <p>Postulujemy zmianę brzmienia pkt. 35c na następującą:</p> <p><i>„pilot-osobę uprawnioną do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych”</i></p> <p>Aktualna definicja pilota nie precyzuje, iż pilot jest umocowany do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu lub każdej innej osobie (np. pieszemu) znajdującymi się na drodze. Z tego powodu, jak również bardzo niskiej świadomości prawnej społeczeństwa, nagminnie jest nieposzanowanie dla działań pilota na drodze. Dzięki doprecyzowaniu obowiązków pilota zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizacji utrudnień w czasie przejazdu zarówno pojedynczego pojazdu, jak i kolumny pojazdów, unikamy wątpliwości interpretacyjnych czy w trakcie postoju kilku pojazdów nienormatywnych pilota także odpowiada za zapewnienie bezpieczeństwa.</p> <p>3. Definicja żurawia samojezdnego</p> <p>W pkt. 7 projekt ustawy wprowadza nową, bardzo korzystną regulację w zakresie pojazdu specjalnego - żuraw samochodowy, ale w słowniczku ustawy PRD w art.2, próżno szukać czym jest „pojazd specjalny - żuraw samochodowy". Z tego powodu, w nawiązaniu do wywodów z pkt. 9 poprzedniej części pisma, postulujemy wprowadzenie nowej definicji żurawia samojezdnego, które powinno nadać się treść:</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>„36a) Żuraw samojezdny - Pojazd kategorii N3, nieposiadający wyposażenia do przewozu ładunków, wyposażony w żuraw do podnoszenia ładunków,”</p> <p>W projekcie zaproponowano nazwę „Żuraw samochodowy” jednak w naszej opinii powinna ona brzmieć „żuraw samojezdny” z dwóch powodów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 678/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. zastępujące załącznik II i zmieniające załączniki IV, IX i XI do dyrektywy 2007/46/WE posługuje się definicją „żurawia samojezdnego”, tak więc propozycja przygotowana w projekcie byłaby sprzeczna z literalnym brzemieniem przepisów UE oraz wprowadzałyby niepotrzebne wątpliwości interpretacyjne, 2. W opinii przedstawicieli sekcji dźwigowej OSPTN nie każdy żuraw umiejscowiony jest na pojeździe samochodowym, więc właściwszym jest używanie nazwy „żuraw samojezdny”. <p>4. Definicja pojazdu modułowego samojezdnego</p> <p>W art. 2 PRD postulujemy wprowadzenie nowej definicji „pojazdu modułowego samojezdnego”, która powinna otrzymać:</p> <p><i>„36b) Pojazd modułowy samojezdny – pojazd wolnobieżny do przewozu ładunków niepodzielnych, umożliwiający konfigurowanie z innymi kompatybilnymi wózkami modułowymi,”</i></p> <p>Pojazdy modułowe samojezdne są to pojazdy wyposażone we własny system napędowy, posiadający wszystkie osie skrętne, kierowane przez operatora posługującego się panelem sterującym, przeznaczone do przewozu najcięższych ładunków niepodzielnych. Sprzęt taki nie jest ani przyczepą, ani naczepą, albowiem w ruch nie wprowadza go ciągnik</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>samochodowy. Jest to samojezdna platforma o zaawansowanym systemie zawieszenia, napędzania i hamowania. Umożliwia obracanie obciążonym pojazdem nawet o 360 stopni, poruszanie się wzdłuż i w poprzek osi pojazdu, hydrauliczne podnoszenie lub opuszczanie przestrzeni ładunkowej. Z racji posiadania własnego systemu napędowego obowiązująca definicja przyczepy lub pojazdu wolnobieżnego zupełnie nie odzwierciedla możliwości i zastosowania tego typu pojazdów. Z kolei fakt wykorzystywania tego typu sprzętu na drogach publicznych, przy okazji przewozu najcięższych ładunków, wymaga:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. doprecyzowania czym jest taki pojazd poprzez stosowną definicję z słownika z art. 2 PRD 2. umożliwienia rejestracji takiego pojazdu, 3. ubezpieczenia pojazdów modułowych samojezdnych od odpowiedzialności cywilnej użytkowników dróg publicznych. <p>W chwili obecnej przedsiębiorcy z siedzibą poza granicami RP, którzy w celu wykonania zlecenia przewozowego sprowadzają tego typu sprzęt i wykonują przewóz po polskich drogach publicznych, uzyskują swego rodzaju nieuzasadnioną pomoc organów państwowych, albowiem organy kontrolne (Policja, WITD) nie ma możliwości negocjowania rejestracji tego typu sprzętu w innym kraju członkowskim UE, podczas gdy polski przedsiębiorca, posiadający tego typu sprzęt jest poszkodowany, albowiem zgodnie z prawem nie jest w stanie legalnie zarejestrować, ubezpieczyć, ani nawet złożyć wniosku o zezwolenie na przejazd takim pojazdem.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Zmiana delegacji ustawowej - warunki techniczne pojazdów pilotujących OSPTN na początku 2016 roku wnioskowało do MliB o zmianę 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów pilotujących, która umożliwi precyzyjne wprowadzenie jednolitych norm w zakresie oklejenia, wyposażenia jak i pozostałych warunków technicznych pojazdów pilotujących. W odpowiedzi na nasze pismo w maju 2016 roku, Dyrektor DPD poinformował, iż niezbędna będzie zmiana w zakresie delegacji ustawowej w tym zakresie. W związku z powyższym postulujemy zmianę Art. 64i ust. 2, która otrzymać powinna następujące brzmienie:</p> <p><i>„Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne, wyposażenie, oklejenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotowanie, mając na uwadze potrzebę zapewnienia rozpoznawalności przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas takiego przejazdu.”</i></p> <p><i>„Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe szkolenia i certyfikowania pilotów oraz warunki i sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych, w tym możliwość kierowania ruchem poprzez wyświetlanie znaków drogowych na pojazdach pilotujących.”</i></p> <p>IV. Uzasadnienie</p> <p>W latach 2014-2016 OSPTN prowadziło szereg konsultacji ze stowarzyszeniami zrzeszającymi przewoźników oraz pilotów transportu nienormatywnego. W trakcie tych konsultacji - we współpracy z europejskim stowarzyszeniem ESTA - European Association for abnormal transport and mobile cranes, ustalono, iż polskie przepisy dotyczące szkolenia, certyfikowania oraz kontrolowania osób wykonujących usługi pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz warunków technicznych i wyposażenia pojazdów pilotujących, znacząco odbiegają od standardów europejskich. Brak jednolitych regulacji w</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zakresie wielkości pojazdu, oklejenia i wyposażenia pojazdów uznano za podstawowe wady obecnych regulacji. Z kolei w najbliższym czasie OSPTN wystąpi ze stosownym wnioskiem do MSWiA, którego celem będzie zmiana sposobu szkolenia, egzaminowania, certyfikowania oraz penalizacji niewłaściwych zachowań jakich dopuszczają się nierzetelne firmy pilotujące z kraju i zza granicy.</p> <p>Na początku 2016 roku OSPTN przygotowało i przekazało przedstawicielom MliB - Departament Transportu Drogowego, wersję roboczą projektu rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, który zawiera kompleksowe propozycję zmian.</p> <p>Mając na uwadze nadrzędny cel jakim jest umożliwienie diagnostom prowadzenia kontroli stanu technicznego oraz wyposażenia pojazdów pilotujących wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrożenie nowego rodzaju dodatkowego badania technicznego, które przeprowadzać będą diagności w SKP, w zakresie przystosowania pojazdu do pilotowania pojazdów nienormatywnych, 2. Wdrożenia stosownych procedur w zakresie badania okresowych pojazdów pilotujących. <p>Aktualny stan prawny, w którym prawidłowość wyposażenia pojazdu pilotującego kontrolowany jest wyłącznie przez organy kontrolne w trakcie wykonywania usług pilotaż (przeważnie nocą) jest skrajnie niewydajny. Ilość kontroli wykonywanych bardzo często nocą, w trudnych warunkach atmosferycznych powoduje, że uchybienia i skrajnie nieodpowiedzialne zachowania okazują się bezkarne w praktyce. Z tego powodu wnosimy o kompleksowe znowelizowanie przepisów o pilotażu pojazdów nienormatywnych, którego obszerny</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>projekt OSPTN przekazało na początku 2016 roku.</p> <p>OSPTN jest w posiadaniu kompleksowych projektów rozporządzeń zarówno w zakresie podmiotowym jak i przedmiotowym wykonywania usług pilotowania pojazdów. Przekazane one zostaną na późniejszym etapie prac legislacyjnych obejmujących akty wykonawcze do przedmiotowego projektu ustawy.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 2 aktualnej ustawy prd proponujemy zmienić treść definicji pojęć: roweru, motoroweru, motocykla i czterokołowca lekkiego, czterokołowca oraz odpowiednio dostosować treść załącznika nr 2 do ustawy.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Aktualnie obowiązujące przedmiotowe definicje nie są w pełni zgodne z obowiązującym prawem wspólnotowym.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>
	Dodatkowe przepisy	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 61 aktualnej ustawy prd proponujemy zmienić treść na: ust. 9 4) ładunek bagaż wystający z tyłu samochodu osobowego lub ładunek wystający z tyłu przyczepy ciągniętej przez samochód osobowy może być oznaczony chorągiewką barwy czerwonej o wymiarach co najmniej 50 x 50 cm, umieszczoną przy najbardziej wystającej krawędzi ładunku bagażu lub ładunku.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Treść ustępu jest niespójna z definicją pojęcia samochodu osobowego, o której mowa w art. 2 ustawy prd.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p> <p>Nie proponujemy zmian w tym zakresie.</p> <p>Ładunek – pojęcie bardziej ogólne i pojemne.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>W art. 62 aktualnej ustawy prd proponujemy dodać nowy ustęp o treści: ust. 6 Dopuszczalne naciski osi, wymiary lub masy pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym określa rozporządzenie, o którym mowa w art. 66 ust. 5 niniejszej ustawy. Uzasadnienie art. 2 ust 35a ustawy prd odsyła do nieistniejących w bezpośredniej treści ustawy prd przepisów. Wybrane przepisy art. 62 dotyczące niektórych największych dopuszczalnych wymiarów pojazdów są nie wystarczające. Należy doprecyzować gdzie znajdują się wartości największych dopuszczalnych nacisków osi i mas dla pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres projektu.</p>
			<p>W art. 70zs aktualnej ustawy prd proponujemy dodać nowy ustęp o treści: ust. 1a zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w zakresie dopuszczenia do ruchu pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych określonych dla danego pojazdu w przepisach dotyczących homologacji typu, których spełnienie wymagane jest przepisami w zakresie warunków technicznych pojazdów oraz wzory dokumentów z tym związanych; Uzasadnienie Nowe zadania dla jednostek homologacyjnych powinny być szczegółowo opisane w przepisach wykonawczych.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	<p>W ustawie – Prawo o ruchu drogowym w art. 64 w ust. 1 pkt 1 powinien otrzymać następujące brzmienie: „1) uzyskania przez podmiot wykonujący przejazd zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ, a w przypadku pojazdu nienormatywnego należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wojskowego na przejazd drogowy, wydawanego przez właściwy organ wojskowy;”.</p> <p>Uzasadnienie: W art. 64 ust. 1 pkt 1 doprecyzowano, że ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii wydawanego w drodze decyzji administracyjnej przez właściwy organ, przy czym zezwolenie to zobowiązany jest uzyskać podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym. Obecne przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz.U. z 2012 r. poz. 764) pozwalają wystąpić o wydanie takiego zezwolenia każdemu zainteresowanemu podmiotowi. Jednakże niezwykle istotne jest, aby zezwolenie to było wydane dla podmiotu, który faktycznie wykonuje przejazd pojazdem nienormatywnym po drogach publicznych. Zaproponowany przepis uniemożliwi nieuprawnione użyczenie sobie tego samego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego przez różne podmioty.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	<p>Art. 64 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać następujące brzmienie: „2. Zabrania się przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny, jeżeli powodują one nienormatywność tego pojazdu w zakresie wielkości parametrów odpowiadających zezwoleniom kategorii III-VII, z wyłączeniem pojazdu nienormatywnego w zakresie zezwolenia kategorii IV wyłącznie w zakresie nacisków osi.”.</p> <p>Uzasadnienie: Obecne brzmienie art. 64 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyraża bezwzględny zakaz przewozu ładunków innych niż ładunek niepodzielny pojazdami nienormatywnymi w zakresie parametrów odpowiadających zezwoleniom kategorii III-VII, przy czym przepis ten w żaden sposób nie wiąże niepodzielności ładunku z nienormatywnością</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu. Sprzeczne z ideą zezwolenia IV kategorii, może skutkować intensywniejszym niszczeniem dróg publicznych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojazdu – tak jak czyni to ustawodawca wskazując definicję ładunku niepodzielnego w dyrektywie 96/53/WE. Powoduje to sytuację, że ładunek o niewielkich rozmiarach, ale przewożony w ilości partii większej niż jedna, nie może być przewożony pojazdem, który sam w sobie jest pojazdem nienormatywnym np. w zakresie wymiarów zewnętrznych i w związku z tym posiada na ten przejazd zezwolenie odpowiedniej kategorii, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Sytuacje takie prowadzą do nieuzasadnionej odpowiedzialności administracyjnej podmiotów wykonujących przejazdy pojazdami nienormatywnymi z tytułu naruszenia przepisu art. 64 ust. 2 w obecnym brzmieniu. Zaproponowane brzmienie art. 64 ust. 2 w sposób jednoznaczny wskazuje, że zakaz wyrażony w tym przepisie obejmuje wyłącznie takie ładunki inne niż ładunki niepodzielne, których wymiary lub masa, jako całości (więcej niż jednej sztuki, opakowania itp.), bezpośrednio wpływają na nienormatywność poszczególnych parametrów pojazdów – w zakresie zezwoleń kategorii III-VII. Jedyny wyjątek od tej zasady stanowią pojazdy nienormatywne w zakresie nacisków osi określonych dla zezwolenia kategorii IV, a więc pojazdy o normatywnych wymiarach zewnętrznych, normatywnej masie całkowitej i naciskach osi przekraczających wartości dopuszczalne dla danej drogi, ale nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, poruszające się drogami krajowymi. Przepisy ustawy dopuszczają poruszanie się pojazdów nienormatywnych o normatywnych wymiarach zewnętrznych, normatywnej masie całkowitej i naciskach osi przekraczających wartości dopuszczalne dla danej drogi, ale nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, przewożących ładunki podzielne, na podstawie zezwoleń kategorii I, a więc drogami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi, których większość stanowi sieć dróg, na których dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnych naciskach pojedynczych osi 8 ton. Zasadnym wydaje</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>się, aby dopuścić ruch takich pojazdów również na drogach krajowych, których większość stanowi sieć dróg, na których dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnych naciskach pojedynczych osi 10 ton. Dlatego w art. 64 ust. 2 dodano wyjątek w postaci pojazdów nienormatywnych określonych dla zezwolenia kategorii IV, ale wyłącznie w zakresie nacisków osi.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	<p>Art. 140aa ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać następujące brzmienie: „3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na: 1) podmiot wykonujący przejazd; 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregośkolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnej lub wartości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1; 3) podmiot wykonujący inne czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, a w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę, spedytora, podmiot wykonujący pilotowanie, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.”. Uzasadnienie: Zaproponowana zmiana art. 140aa ust. 3, w pkt 2 w sposób jednoznaczny reguluje odpowiedzialność podmiotu wykonującego czynności ładunkowe, który to podmiot, zgodnie z art. 43 ustawy – Prawo przewozowe, odpowiada za te czynności i w związku z tym ma obowiązek wykonać je w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi. W pkt 3 z kolei wskazano odpowiedzialność podmiotów wykonujących inne niż przewoźnik i załadowca czynności związane z przejazdem po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego z naruszeniem przepisów niniejszej ustawy (np. nadawca, organizator przewozu, podmiot</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu. Wskazane przepisy są zmieniane projektem ustawy UC90.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wykonujący pilotowanie pojazdu nienormatywnego, itp.).	
	Dodatkowe przepisy	Polski Związek Motorowy (PZM)	<p>Wprowadzenie do ustawy pojęcia „wyczynowego samochodu sportowego”.</p> <p>Nasz wniosek w tym zakresie uzasadniony jest Dyrektywą 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r., w której można znaleźć następujące stwierdzenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w art. 2 ust. 2 - „ Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy pojazdy zarejestrowane na ich terytorium, które eksploatowane lub użytkowane są w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe ”, - w art. 2 ust. 3 - „Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdadności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2. <p>Przepisy w jednoznaczny sposób definiujące wymagania techniczne i formalne dla samochodów sportowych wprowadzone zostały w większości krajów europejskich, w tym we wszystkich krajach Grupy Wyszehradzkiej.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>
	Dodatkowe przepisy	Polski Związek Motorowy (PZM)	<p>Wydawanie zezwoleń na zorganizowania imprezy wymagającej wykorzystania dróg w sposób szczególny (art. 65) wyłącznie w przypadku zatwierdzenia jej regulaminu przez dany związek sportowy.</p> <p>Obecnie w Polsce odbywa się wiele komercyjnych imprez organizowanych przez osoby fizyczne, które w dużej części bazują na przepisach i regulaminach polskich związków sportowych. Podmioty te organizując imprezy nie przykładają należytej wagi do</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zapewnienia odpowiedniego zabezpieczenia przeciwpożarowego, medycznego itp. na takim poziomie, jaki jest standardem stosowanym przez polskie związki sportowe w czasie imprez organizowanych zgodnie z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi i krajowymi. W przypadku zawodów motorowych regulacje te wynikają z prowadzonej przez PZM i Międzynarodową Federację Samochodową (FIA) wieloletniej analizy przypadków mających związek z bezpośrednim bezpieczeństwem zawodników, a także kibiców, nie tylko w czasie zawodów organizowanych w Polsce, ale również na całym świecie, a w przypadku wyścigów górskich również z wydanej dla danej trasy (drogi publicznej) homologacji, opracowanej przez Zespół ds. Tras i Torów PZM.	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>... uwaga dotyczy pozostawieniu w niezmienionej formie artykułu 2 par 39 dotyczącej definicji pojazdu zabytkowego. W chwili obecnej jest to pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami. ...</p> <p>Propozycja</p> <p>Proponujemy przyjąć definicję pojazdu zabytkowego z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego nr 2014/45/UE o następującej treści:</p> <p>Pojazd zabytkowy to pojazd, który spełnia wszystkie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu, - jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany, - jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów; 	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>lub zastosować następującą definicję pojazdu zabytkowego: Pojazd zabytkowy to napędzany mechanicznie pojazd drogowy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. który ma co najmniej 30 lat; 2. który jest zachowany i utrzymywany w stanie historycznie poprawnym, bez istotnych zmian podwozia, karoserii, układu kierowniczego, hamulcowego, systemu napędowego lub zawieszenia i silnika. Uszkodzone lub zużyte części, akcesoria i podzespoły mogą zostać zastąpione, pod warunkiem że pojazd jest zachowany i utrzymany w odpowiednim stanie historycznym; 3. który nie jest używany jako środek codziennego transportu; 4. Jeżeli kryterium wieku nie może być zastosowane, pojazd może zostać uznany za zabytkowy pod warunkiem spełnienia jednych z poniższych cech: <ol style="list-style-type: none"> a. Posiada unikalne rozwiązania konstrukcyjne; b. Dokumentuje znaczące etapy rozwoju techniki motoryzacyjnej; c. Był związany z istotnymi wydarzeniami historycznymi; d. Był używany przez osoby powszechnie uznane za wyjątkowo ważne; e. Ma związek z ważnymi osiągnięciami sportowymi; f. Posiada oryginalne wykonanie lub został odrestaurowany; g. Został odtworzony wiernie, zgodnie z technologią z okresu jego produkcji 	
	<p>Dodatkowe przepisy W art. 1 pkt 9 (w art. 66a po ust. 2a proponuje się dodać ust. 3)</p>	<p>Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – SRS Ekspertmot</p>	<p>W art. 66a ustawy w normie dotyczącej nadawania cech identyfikacyjnych pojazdu postulujemy w po ust. 2a wprowadzenie zmodyfikowanej treści ust. 3 w brzmieniu: Okoliczności, o których mowa w ust 2 powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79?; opinia powinna wskazywać pierwotną cechę identyfikacyjną lub jednoznacznie wykluczać ingerencję w pole numerowe w celu umyślnego jej zniszczenia lub zafalszowania albo wskazywać na brak oryginalnie umieszczonej cechy identyfikacyjnej.” Obecne uregulowania prawne zawarte w ust. 3 art. 66a ustawy, obligują do wykonania opinii przez rzeczoznawcę samochodowego w przypadku</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>nadawania cech identyfikacyjnych, gdy cecha uległa skorodowaniu lub została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy oraz w przypadku pojazdu zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona. W naszej ocenie, kwestia wykluczenia ingerencji w pole numerowe lub jego prawidłowej dalszej identyfikacji i pewności, co do tożsamości pojazdu i wydanych dla niego dokumentów rejestracyjnych jest kluczowa dla bezpieczeństwa obrotu gospodarczego i nie powinna się ograniczać tylko do dwóch ww. przypadków. Zatem postulujemy rozciągnięcie obowiązku wykonania opinii w wszystkich wypadkach określonych w art. 66a ust. 2 projektu tj. m.in. w sytuacji badań pojazdu marki „SAM”, lub wymiany ramy lub podwozia w celu wykluczenia istnienia na nadwoziu lub ramie starych wprowadzający w błąd diagnostę podczas badania lub podczas kontroli ruchu drogowego numerów VIN; w przypadku odzyskania pojazdu po kradzieży, nabycia na licytacji publicznej w celu pewnego i niezaprzeczalnego potwierdzenia lub wykluczenia tożsamości pojazdu oraz faktu całkowitego zatarcia numeru VIN. Jesteśmy także za pozostawieniem obecnego obowiązku uzyskania opinii rzeczoznawcy w przypadku zatarcia lub sfalszowania cechy identyfikacyjnej, a także w przypadku nadania takiego numeru pojazdowi zabytkowemu.</p>	
		<p>Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych</p>	<p>W art. 66a ustawy dotyczącej nadawania cech identyfikacyjnych pojazdu w treści ust. 3 w brzmieniu: „3. Okoliczności, o których mowa w ust. 2 pkt. od 1 do 7 powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art 79a; opinia powinna wskazywać pierwotną cechę identyfikacyjną lub jednoznacznie wykluczać ingerencję w pole numerowe w celu umyślnego jej zniszczenia lub zafałszowania albo wskazywać na brak oryginalnie umieszczonej cechy identyfikacyjnej.” Obecne uregulowania prawne zawarte w ust. 3 art. 66a ustawy, obligują do wykonania opinii przez rzeczoznawcę samochodowego w przypadku nadawania cech identyfikacyjnych, gdy cecha uległa skorodowaniu lub</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy oraz w przypadku pojazdu zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona. W naszej ocenie, kwestia wykluczenia ingerencji w pole numerowe lub jego prawidłowej dalszej identyfikacji i pewności, co do tożsamości pojazdu i wydanych dla niego dokumentów rejestracyjnych jest kluczowa dla bezpieczeństwa obrotu gospodarczego i nie powinna się ograniczać tylko do dwóch ww. przypadków. Zatem wnioskujemy o nałożenie obowiązku wykonania opinii we wszystkich wypadkach określonych w art. 66a ust. 2 tj. m.in. w sytuacji badań pojazdu marki „SAM”, lub wymiany ramy lub podwozia w celu wykluczenia istnienia na nadwoziu lub ramie starych wprowadzających w błąd diagnostę podczas badania lub podczas kontroli ruchu drogowego numerów VIN; w przypadku odzyskania pojazdu po kradzieży, nabycia na licytacji publicznej w celu pewnego i niezaprzeczalnego potwierdzenia lub wykluczenia tożsamości pojazdu oraz faktu całkowitego zatarcia numeru VIN. W jednakowym stopniu dotyczy to również pojazdów zabytkowych.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – SRS Ekspertmot	<p>W proponowanym w projekcie w art. 86 proponujemy rozważenie dodania nowego ust. 4a w brzmieniu; „Stacja kontroli pojazdów Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego może współpracować z rzeczoznawcami samochodowymi, o których mowa w art. 79a.” Proponowany w projekcie z 29 kwietnia 2016 r. system zakłada w art. 86 powstanie nowego rodzaju stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Oddział Terenowy TDT. Zgodnie z ust. 4 pkt 4 i ust. 6 ww. artykułu stacje te mają posiadać wyłączność na przeprowadzenie najtrudniejszych do wykonania badań technicznych mających największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W związku z tym, że już wyżej wskazaliśmy, że w przypadku zmian konstrukcyjnych opinia rzeczoznawcy samochodowego powinna być obligatoryjna, nic nie stoi na przeszkodzie, aby to także rzeczoznawca oceniał jej poprawność. Nie ulega także żadnej dyskusji, że badania autobusów</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta bezpośrednio ocenia stan techniczny pojazdu, dodatkowy udział rzeczoznawcy jest zbędny i prowadzi do zwiększenia kosztów badania.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>jak również pojazdów ADR mają istotnie największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym dla wielu osób. Zatem zasadnym jest przyjęcie rozwiązania, w którym jakość badania byłaby znacznie podwyższona, co może tylko pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Także rzetelne badanie pojazdów zabytkowych wymaga daleko większej wiedzy, niż tylko taka, jaką można zdobyć po ukończeniu kursu na diagnostę samochodowego.</p>	
	<p>Dodatkowe przepisy</p>	<p>Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych</p>	<p>W proponowanym w projekcie w art. 86 proponujemy rozważenie dodania nowego ust. 4a w brzmieniu; „Stacja kontroli pojazdów Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego powinna współpracować z rzeczoznawcami samochodowymi, o których mowa w art. 79a.” Proponowany w projekcie z 29 kwietnia 2016 r. system zakłada w art. 86 powstanie nowego rodzaju stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Oddział Terenowy TDT. Zgodnie z ust. 4 pkt 4 i ust. 6 ww. artykułu stacje te mają posiadać wyłączność na przeprowadzenie najtrudniejszych do wykonania badań technicznych mających największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W związku z tym, że już wyżej wskazaliśmy, że w przypadku zmian konstrukcyjnych opinia rzeczoznawcy samochodowego powinna być obligatoryjna, w związku z tym to także rzeczoznawca powinien oceniać jej poprawność. Nie ulega także żadnej wątpliwości, że badania autobusów jak również pojazdów ADR mają istotnie największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym dla wielu osób. Zatem zasadnym jest przyjęcie rozwiązania, w którym jakość badania byłaby znacznie podwyższona, co może tylko pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Także rzetelne badanie pojazdów zabytkowych wymaga daleko większej wiedzy, niż tylko taka, jaką można zdobyć po ukończeniu kursów na diagnostę samochodowego.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta bezpośrednio ocenia stan techniczny pojazdu, dodatkowy udział rzeczoznawcy jest zbędny i prowadzi do zwiększenia kosztów badania.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych	<p>W art. 83 ust. 3 proponujemy dodanie pkt. 7 "7. powinna posiadać mobilny system monitoringu do zastosowania na każdym stanowisku badawczym."</p> <p>Dotychczasowy zapis oraz propozycje dotyczące nadzoru nie obejmują obligatoryjnego wprowadzenia monitoringu o charakterze mobilnym na stanowiskach badawczych. Podobny system funkcjonuje w innych krajach. Np. w USA badający pojazd posiadają kamery na kaskach. Wprowadzenie systemu będzie posiadało wiele zalet m.in. jest prostym i szybkim sposobem na ewentualne dowody z przebiegu badań technicznych w przypadkach procesowych.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Dodatkowe przepisy	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>W związku ze zmianami w art. 2 ustawy PoRD stanowiącym słownik dla tej ustawy, proponujemy uregulowanie kilku kwestii dotyczących mas pojazdów. Po pierwsze proponujemy doprecyzowanie pkt 53 zawierającego definicję masy własnej pojazdu, w szczególności co rozumiemy pod pojęciem „normalnego wyposażenia”. Czy jest to wyposażenie standardowe dla danej wariantowo-wersji czy jest to także „wyposażenie dodatkowe” opisane w rozporządzeniu Nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 353, str. 31) ?</p> <p>Ponadto proponujemy wprowadzenie do słowniczka ustawowego definicji „rzeczywistej masy pojazdu” i w związku z tym weryfikację pojęcia zawartego w art. 2 pkt 56 „dopuszczalnej ładowności”. Ze względu na brak doprecyzowania pojęcia „masy własnej” zarówno w ustawie PoRD jak i dyrektywie Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. U. UE. L. z 1999 r. Nr 138, str. 57 z późn. zm.), pojęcie „dopuszczalnej ładowności” wprowadza w błąd potencjalnych użytkowników pojazdów i jest wykorzystywane przez zagraniczne służby kontrolne do</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdów. Wynika to z faktu, że jako „masa własna” pojazdu podawana jest „masa pojazdu gotowego do jazdy” pomniejszona o znormalizowaną masę kierowcy. Jednakże w ten sposób obliczona „dopuszczalna ładowność” jest praktycznie zawsze większa od tej rzeczywistej ładowności, gdyż nie uwzględnia „wyposażenia dodatkowego”. W związku z tym proponujemy aby „dopuszczalna ładowność” była różnicą „dopuszczalnej masy całkowitej” i „rzeczywistej masy pojazdu”.	
	Dodatkowe przepisy	DEKRA Polska	Proponujemy ... zgodnie z Artykułem 5, pkt. 4 Dyrektywy, wprowadzenie obowiązku badania technicznego pojazdu w przypadku, gdy pojazd osiągnął przebieg 160 tys. km. Z badań DEKRA wynika, iż prawdopodobieństwo wystąpienia usterek w pojazdach istotnie rośnie wraz wiekiem pojazdu. Można przyjąć, iż w przeważającej ilości przypadków duży przebieg jest analogiczny do dużego okresu eksploatacji (wieku pojazdu).	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowany system i częstotliwość badań technicznych zapewnia w wystarczającym stopniu kontrolę stanu technicznego pojazdów.
	Dodatkowe przepisy	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Proponujemy, aby zawód diagnosty był zawodem wpisywanym na ogólnokrajową listę diagnostów prowadzoną w TDT. Proponujemy jako wzór system właściwy dla rzeczoznawców samochodowych (tu nadzorowany przez TDT), a więc drogą Certyfikacji Personelu wg. PCA w uzgodnieniu z TDT (np. 4 ośrodki certyfikujące diagnostów np. wg zasad PZMot).	
	Dodatkowe przepisy	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Proponujemy aby wprowadzić sankcję w postaci punktów karnych oraz mandatów za brak ważnego badania technicznego.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Należy doprecyzować art. 72 o dokumenty, które wydaje TDT czyli dopuszczenie jednostkowe, decyzję o nadaniu unikalnego numeru rozpoznawczego, badanie odwoławcze w trybie art. 85, wynik badania dotyczącego zmian konstrukcyjnych. Decyzje te winny być znane organowi podczas procesu rejestracji, po stronie właściciela pojazdu powinno leżeć ich dołączenie do wniosku o rejestrację.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			Podczas przerejestrowania pojazdu z innego powiatu właściciel pojazdu winien przedłożyć ważne zaświadczenie. Brak tego dokumentu powinno uniemożliwiać przerejestrowanie pojazdu. Dziś odbywa się to na zasadzie weryfikacji zapisu w dowodzie rejestracyjnym. Świadczy to także o pilnej potrzebie zmiany art. 72.	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Należy doprecyzować art. 73. Starosta rejestruje pojazd w drodze decyzji administracyjnej dopuszczając go tym samym do ruchu. Tu w dalszym ciągu apelujemy o zmianę dotyczącą rejestracji pojazdów leasingowanych, które mogą być rejestrowane przez przedsiębiorców jako użytkowników (jest taka rubryka w dowodzie, ułatwi to identyfikację przy poszukiwaniu sprawcy zdarzenia drogowego i do lokalnych samorządów z siedzibą siedzibą przedsiębiorcy powinny trafić podatki od środków transportowych), podobnie jak to się ma z podmiotami wielozakładowymi. Ponadto zmniejszy to kolejki w dużych wydziałach komunikacji, wspomże budżet mniejszych a przede wszystkim ułatwi życie przedsiębiorcom, bo załatwią sprawę w lokalnym wydziale do którego bliżej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.
	Dodatkowe przepisy	Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Dotyczy grupy samochodów wyczynowych (sportowych). Brak uregulowań dotyczących możliwości rejestrowania samochodów wyczynowych (sportowych), co do których Dyrektywa 2014/45/UE zezwala na ich wyłączenie z zakresu stosowania, jeżeli należą do grupy (art. 2 ust 2): „pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe” natomiast art. 2 ust. 3 Dyrektywy zezwala aby: „Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2”.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	Ponieważ w projekcie znajdują się zapisy zmieniające przepisy w zakresie przejazdów pojazdów nienormatywnych uważamy, że byłaby to odpowiednia pora, aby powrócić do tematu i problemów dotyczących zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Uważamy, że działania MIB powinny zmierzać w celu maksymalnego zwiększenia dostępności sieci drogowej dla pojazdów 11,5t poprzez dopuszczenie wszystkich dróg krajowych do takiego ruchu. Brak takich działań będzie najprawdopodobniej skutkować sankcjami ze strony Komisji Europejskiej, która w tej sprawie prowadzi już postępowanie wyjaśniające przeciwko Polsce. Dodatkowo na drogach lokalnych powinny pojawiać się nowe rozwiązania mające na celu ułatwienia ruchu samochodów z takim dop. naciskiem osi. Zmiany w ustawie prawo o ruchu drogowym powinny iść w kierunku np. możliwości wydawania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I przez jednego zarządcę drogi na odcinki dróg zarządzanych przez innych zarządców, tak aby np. osoba zainteresowana nie musiała starać się o wydanie na przejazd jedną drogą u kilku zarządców oddzielnie. Również powinno być określone, że wypis z tego zezwolenia nie jest przypisany do konkretnego przewoźnika.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu. Projektowana ustawa nie zmienia ustawy o drogach publicznych.
	Dodatkowe przepisy	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	W związku z faktem daleko idących zmian proponowanych w przedmiotowym projekcie wnioskujemy o dołączenie dodatkowego punktu. Chcielibyśmy wskazać anachroniczny zapis zabraniający przewożenia pasażerów w przyczepach autobusowych. W wielu krajach Europy (m.in. w Niemczech, Austrii, Szwajcarii i Estonii) w komunikacji miejskiej i regionalnej stosowane są nowoczesne przyczepy autobusowe szczególnie do szczytowych przewozów szkolnych. Do art. 63. 1 ust. 3. proponujemy wprowadzić zapis w postaci pkt. 5 o brzmieniu: „ 5). Osób w przyczepie autobusowej ciągniętej przez autobus komunikacji miejskiej lub podmiejskiej”. Konieczne jest tu równoległe zdefiniowanie na nowo warunków technicznych wymaganych w stosunku do przyczep autobusowych w stosownym rozporządzeniu wykonawczym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Wnosimy - w przypadku kontynuowania prac nad projektem - o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie jednoznacznych ograniczeń w zakresie masy, napięcia prądu, maksymalnej mocy ciągłej i przyśpieszenia „urządzeń transportu osobistego” z napędem elektrycznym. 2. Wprowadzenie obowiązku stosowania przez pieszych korzystających z „urządzeń transportu osobistego” na drodze dla rowerów lub drodze dla rowerów i pieszych po zmierzchu, w tunelach i w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza oświetlenia pozycyjnego (światło czerwone widoczne z tyłu, białe widoczne z przodu) oraz czerwonego światła odblaskowego z tyłu o parametrach równorzędnych do określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów (D.U.2015.305) dla roweru i wózka rowerowego oraz posiadania urządzenia nadającego sygnał ostrzegawczy o nieprzeźrażliwym dźwięku. Widoczność świateł pozycyjnych roweru w przypadku pieszych może być trudna do uzyskania, bo pieszy korzystający np. z deskorolki pochyla się, wygina i kieruje snop światła w różne strony. Zatem warunki techniczne oświetlenia pieszych (do czego nie wystarcza delegacja ustawowa do obecnych przepisów, które dotyczą wyłącznie pojazdów!) muszą uwzględnić widoczność oświetlenia pozycyjnego pod różnym kątem obserwacji, aby zminimalizować skutki zmiany pozycji ciała pieszego dla widoczności źródła światła. 3. Wprowadzenie obowiązku sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku ruchu przez pieszego poruszającego się „urządzeniem transportu osobistego”, analogicznie jak kierujący rowerami. 4. Wprowadzenie dla pieszych poruszających się po drogach dla rowerów „urządzeniem transportu osobistego” obowiązku posiadania uprawnień równoważnych do kierowania rowerem 	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u></p> <p>Przepisy dotyczące urządzeń transportu osobistego zostały doprecyzowane.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>lub uchylecia takich wymagań wobec kierujących rowerami i wózkami rowerowymi.</p> <p>5. Wprowadzenie dla pieszych korzystających z „urządzenia transportu osobistego” (w odróżnieniu od pieszego poruszającego się pieszo) jednoznacznego obowiązku stosowania się do art. 16 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (ruchu prawostronnego) oraz do znaków i sygnałów drogowych ustalających pierwszeństwo na drodze dla rowerów i w strefie zamieszkania, a także wyjaśnienie statusu pieszych poruszających się inaczej niż pieszo (przy pomocy „urządzeń transportu osobistego”) w strefach zamieszkania (oznaczonych znakiem D-40), w szczególności – czy muszą ustępować miejsca pieszym poruszającym się pieszo.</p> <p>6. Wprowadzenie obowiązku stosowania się przez pieszych korzystających z "urządzenia transportu osobistego” do przepisów w zakresie stanu po spożyciu lub pod wpływem alkoholu lub podobnie działających środków, analogicznie do kierujących rowerami.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Innym kierunkiem działania powinna być zmiana definicji motoroweru w przytoczonym wyżej art. 2 pkt. 46 ustawy Prawo o Ruchu drogowym i wyłączenie z niej niektórych urządzeń z napędem elektrycznym, o precyzyjnie określonych pod kątem dopuszczalnej masy własnej, maksymalnej mocy ciągłej, maksymalnego napięcia zasilającego, maksymalnego przyśpieszenia, oświetlenia pozycyjnego itp. warunkach technicznych. Niezbędna jest też korekta definicji motocykla przez opisanie go jako pojazd napędzany nie tylko silnikiem spalinowym, ale również elektrycznym o mocy powyżej 4 kW lub słabszym, ale bez ograniczenia prędkości.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Zielone Mazowsze	<p>1. Nowelizacja PoRD powinna zostać rozszerzona o wykreślenie art. 129K Treść tego ustępu sugeruje, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przestrzeganie prawa przez kierowców jest wymagane w drodze wyjątku, tylko w miejscach gdzie zostali ostrzeżeni, że będzie ono egzekwowane, - nawet w tych miejscach może ono być w pewnym stopniu łamane. <p>Takie zapisy utrwalają wśród kierowców przekonanie, że prawo o ruchu drogowym, w tym zwłaszcza w zakresie przestrzegania ograniczeń prędkości, co do zasady nie powinno być przestrzegane. Takie nastawienie skutkuje tysiącami ofiar śmiertelnych każdego roku, przez co Polska zajęła stabilne miejsce na podium najbardziej niebezpiecznych państw w Unii Europejskiej i nie tylko. W 2010 r. Polska zrównała się w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (mierzonego w liczbie ofiar śmiertelnych wypadków na milion mieszkańców) z Azerbejdżanem, a w 2011 r. miała już gorsze wyniki niż Ukraina.</p> <p>Jak wskazuje Najwyższa Izba Kontroli, za Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020, „prędkość jest kluczowym czynnikiem wpływającym na prawdopodobieństwo zaistnienia wypadków drogowych i skalę ich skutków”. Dostrzega się przy tym powszechny charakter zjawiska przekraczania dozwolonej prędkości w Polsce (obejmujące blisko połowę kierowców), a niemal co trzeci wypadek, którego skutkiem są ofiary śmiertelne jest wynikiem nadmiernej prędkości, bądź jej niedostosowania do warunków drogowych. Program wskazuje na potrzebę usprawnienia systemu zarządzania prędkością, którego częścią jest "wymuszenie stosowania się kierujących do obowiązujących ograniczeń prędkości".</p> <p>Tymczasem artykuł 129h skutkuje utwaleniem nawyków</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>nieprzestrzegania ograniczeń:</p> <p>Punkt 1 ustępu 5 artykułu 129h wykluczył możliwość stosowania niskokosztowych działań prewencyjnych w postaci fotoradarów przenoszonych pomiędzy różnymi, ustawionymi na stałe punktami ("skrzynkami"). Tym samym, liczba miejsc, gdzie możliwa była poprawa w ten sposób bezpieczeństwa musiała zostać drastycznie ograniczona lub musiały zostać znacząco zwiększone wydatki na sprzęt i jego obsługę.</p> <p>Punkt 2 i 4 wykluczają możliwość wpajania uczestnikom ruchu przekonania, że prawo może być egzekwowane w każdym momencie, wprowadzając zasadę, że o ewentualnej możliwości jego egzekwowania kierowca będzie ostrzegany. Zapis ten wskazuje tym samym, że w miejscach, gdzie nie ma wyraźnych oznaczeń kontroli prędkości, prawo nie musi być przestrzegane.</p> <p>Punkt 3 podważa majestat prawa, uchylając obowiązek przestrzegania ograniczeń prędkości poprzez dopuszczenie ich przekraczania nawet o 50% (w przypadku np. strefy zamieszkania) bez ponoszenia konsekwencji. Utrwała to przekonanie, że jazda z prędkością wyższą niż dopuszczalna jest zachowaniem pochwalanym przez prawo.</p> <p>Tym samym ustęp ten powinien zostać uchylony lub zastąpiony zapisami odwrotnymi - w tym zakazującymi informowania publicznie o położeniu punktów pomiaru prędkości. Takie rozwiązanie zostało wprowadzone w Szwajcarii - kraju, gdzie wspomniany wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych jest od 15 lat dwukrotnie niższy niż w Polsce.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Zielone Mazowsze	<p>Nowelizacja PoRD powinna zostać rozszerzona o ujednoznaczenie przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszych na przejściach, tak by były one jednoznaczne i nie generowały niebezpiecznych zachowań ze strony kierowców, ani kuriozalnych interpretacji ze strony policji, takich jak stwierdzenie, że osiemdziesięciolatka o kulach „wtargnęła na jezdnię” i jest winna własnej śmierci na przejściu dla pieszych.</p> <p>W tym celu art. 13 ust. 1 zdanie drugie powinien otrzymać brzmienie: „1.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			Pieszy wchodzący na to przejście lub znajdujący się na nim ma pierwszeństwo przed pojazdem.”; w art. 26 ust. 1 powinien otrzymać brzmienie „1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość przekroczenia jezdni, wchodzi na przejście lub znajduje się na nim.”	
	Komentarze Rządowy Proces Legislacyjny	Antoni Dąbrowski	Projekt jest napisany tylko jako uzupełnienie co powoduje trudną ocenę całości. Jest napisany "slangiem urzędniczym" trudno zrozumiałym dla użytkowników. Z tych powodów cały projekt powinien być napisany od nowa jako ustawa z tekstem kompletnym i językiem powszechnie zrozumiałym. Przepisy prawne mają być wygodne do stosowania przez użytkowników na a nie służyć wygodzie urzędników w ich opracowywaniu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Projekt został opracowany zgodnie z zasadami techniki legislacyjnej.
	Uwagi osób fizycznych	Adrian Malinowski	Uwaga dotyczy „zmiany zasady obecnego badania technicznego jakiego poddawane są pojazdy zdobywające miano pojazdu zabytkowego”.	<u>Uwaga ogólna.</u>
		Andrzej Walewski	Uwagi dotyczą kwestii osób posiadających uprawnienia rzeczoznawcy samochodowego.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowane przepisy nie zmieniają regulacji w tym zakresie.
		Andrzej Kaczmarczyk	Uwagi dotyczą wprowadzenia obowiązku zatrudniania diagnostów na umowę o pracę.	<u>Uwaga ogólna.</u>
		Jacek Pędzich	1) art. 84 dotyczący opłat przed badaniem technicznym - moim zdaniem należałoby odstąpić od tego zapisu, gdyż wprowadza on pewien bałagan i utrudnienie. 2) ... uwaga dotyczy pobierania dodatkowych opłat na rzecz innych podmiotów. Do tej pory jeden podmiot po nowelizacji dochodzi następny. W tej sytuacji można by było zastosować jedną opłatą przekazywaną na jedno konto i tam następowałyby	<u>Uwagi nieuwzględnione.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>podział. Pomijam sposób pobierania przez SKP obecnej opłaty (1 zł), która nie jest przychodem firmy i wielokrotnie rodzi pytania klientów w jakim celu jest uiszczana. Teraz kwota 5 zł będzie powodowała większe nieporozumienia.</p> <p>3) Art. 84 ust. 2 po badaniu technicznym diagnosta wpisuje termin następnego badania do zaświadczenia ... Za wielki błąd oraz marnotrawstwo czasu i papieru uważam wystawianie zaświadczeń przy każdym badaniu. W obecnych czasach odchodzi się od formy papierowej a w dobie elektroniki i rozwiązań technicznych drukowanie zaświadczeń przy każdym badaniu jest krokiem w tył.</p> <p>4) Uwagi dotyczące uprawnień diagnostów - artykuł nakazujący zdobycie (uzupełnienie) przez diagnostów pełnych uprawnień nie ma uzasadnienia. Część diagnostów pracuje na stacjach podstawowych więc pełne uprawnienia nie są im potrzebne. Czytając dyrektywę europejską nie ma tam takich zapisów. Ponadto we wzorze kompetencji diagnosty są wyszczególnione różne zakresy uprawnień. Jeśli wszyscy mieliby pełen zakres, to po co są wyszczególniane różne zakresy uprawnień...</p>	
	Uwagi ogólne	Stowarzyszenie Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Na wstępie pragniemy zaznaczyć, że przedstawiony projekt ustawy wg naszej oceny zbyt szczegółowo odnosi się do poszczególnych kwestii. Ustawa prawo o ruchu drogowym w powszechnym odbiorze jest określana jako „KODEKS DROGOWY.”</p> <p>W związku z tym uważamy, że w większym zakresie szczegółowe regulacje odnoszące się do zmienianych kwestii w ustawie, powinny mieć odzwierciedlenie w większym zakresie aktach wykonawczych - rozporządzeniach.</p> <p>Ponadto pragniemy zwrócić uwagę, że w rozdziale 4 projektu „Stacje Kontroli Pojazdów’ art. 86 ust.4 zastrzeżone badania techniczne pojazdów dla stacji kontroli pojazdów TDT w pkt. 1, 2, 3, 4 są dobrze dotychczas przeprowadzone w innych upoważnionych stacjach.</p>	<u>Uwagi przesłane po terminie – data wpływu 14.12.2016 r.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Proponowane rozwiązanie ograniczy zakres działalności, publicznych stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Uważamy, że dotychczasowe uregulowania w tej kwestii sprawdzają się dobrze w praktyce i nie widzimy potrzeby ich zmiany. Dla przewidzianych do powołania stacji kontroli pojazdów TDT naszym zdaniem powinny być zarezerwowane ściśle określone i ograniczone zadania: np. w zakresie rozpatrywania sporów pomiędzy właścicielem pojazdu, a stacją kontroli pojazdów wykonującą badanie techniczne pojazdu oraz przeprowadzanie badań technicznych pojazdów określonych w pkt. 5, 7. Wadliwie jest również uregulowana sprawa przekroczenia terminu badania technicznego pojazdu o ponad 30 dni.(pkt.l) Naszym zdaniem w takim przypadku powinna być uwzględniona faktyczna przyczyna przekroczenia terminu badania technicznego pojazdu, która miała zasadniczy wpływ na przekroczenie terminu badania, niezależne od woli właściciela pojazdu. Decyzję w tej sprawie powinien podejmować organ rejestracyjny, w którym pojazd jest zarejestrowany. Za takim rozwiązaniem przemawiają uzasadnione przyczyny niedotrzymania terminu badania technicznego pojazdu określonego w dowodzie rejestracyjnym pojazdu przez właściciela np.: (choroba właściciela, naprawa pojazdu itp.) przypadki zgłoszone wcześniej do organu rejestracji.</p> <p>W takich przypadkach uzasadnione jest dokonania badania technicznego, dla tych spóźnialskich w SKP położonej na terenie organu rejestracji pojazdu, który wcześniej ocenia te przyczyny spóźnienia. Brak jest uzasadnionych przesłanek, aby posiadacze pojazdów ponosili zwiększone opłaty, a ponadto pokonywali zbędne odległości</p> <p>Zastrzeżenia mamy również do propozycji określonych w art.86j ust. 5, który stanowi: „Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym” Wg naszej oceny przywilej ten, jak najbardziej powinien przysługiwać również</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>diagnostom. Zawód diagnosty jest zawodem publicznym, Diagnosta dokonując oceny stanu technicznego pojazdu i dopuszczając go do ruchu lub nie, podejmuje decyzję w imieniu władzy czyli państwa. Liczymy na uproszczenie procedur w zakresie badań technicznych pojazdów. Działające od wielu lat stacje kontroli pojazdów stały się profesjonalnymi jednostkami w zakresie oceny przydatności do ruchu badanych pojazdów. Należy zaznaczyć, że od dłuższego okresu czasu stan techniczny pojazdów nie jest najważniejszą przyczyną wypadków drogowych. Świadczy to o poprawnej działalności stacji kontroli pojazdów i dopuszczanie do ruchu wyłącznie sprawnych technicznie pojazdów.</p> <p>W projekcie ustawy nie określono procedury odwoławczej od decyzji Dyrektora TDT jako organu pierwszej instancji.</p>	