



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 29 czerwca 2021r.

Znak sprawy: DTD-7.054.8.2021

**Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na interpelację nr 23900 Pana Borysa Budki, Posła na Sejm RP, w sprawie projektu ustawy *Prawo o ruchu drogowym z dnia 24 lutego 2021 r.*, przedstawiam następujące informacje.

Odnosząc się do ogólnych stwierdzeń Pana Posła zawartych w interpelacji, że *„Wejście przepisów w życie może wpłynąć negatywnie zarówno na kierowców, jak i na diagnostów. Projekt ustawy nakłada nowe obowiązki i koszty, które będą musieli ponieść obywatele...”*, zwracam uwagę, że nie zawierają one uzasadnienia tego, w jaki sposób *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)* miałby mieć negatywny wpływ na wymienione grupy obywateli. Nie jest zrozumiałe również, na jakie realne koszty dla obywateli wskazuje Pan Poseł.

Poniżej odpowiadam na pytania Pana Posła.

Ad 1. *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*, zakłada zmiany w systemie badań technicznych pojazdów i dokonuje prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.)*, dalej: „dyrektywy 2014/45/UE”. Pragnę wyjaśnić, że projektowany art. 83j wskazuje na zadania Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Jednym z nich, o którym mowa w art. 83j ust. 1 pkt 2 projektu ustawy, jest kontrola i weryfikacja wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzanych w stacji kontroli pojazdów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę. W związku z tym, z projektu ustawy nie wynika obowiązek wymiany urządzeń kontrolno-pomiarowych. Wymagania dotyczące kalibracji wyposażenia kontrolno-pomiarowego zostaną wprowadzone w drodze nowelizacji *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275)*. W przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów brak będzie mierzalnych kosztów dostosowawczych o charakterze pieniężnym, z uwagi na założenie, iż większość przedsiębiorców prowadzących działalność tego typu spełnia wymogi w zakresie wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz warunków lokalowych stawiane przez dyrektywę 2014/45/UE. Dlatego Ministerstwo Infrastruktury nie zakłada wsparcia przedsiębiorców w zakupie nowych urządzeń.

Ad 2. Mając na względzie, że dyrektywa 2014/45/UE wyodrębnia nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, zdecydowano o odciążeniu Starostw od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami i w projekcie ustawy zaproponowano powierzenie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Zaproponowano również, aby przenieść z Transportowego Dozoru Technicznego uprawnienia w zakresie egzaminowania kandydatów na diagnostów i powierzyć to zadanie Instytutowi Transportu Samochodowego – jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu. Źródłem finansowania zadań Dyrektora Instytutu Transportu

więpodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Samochodowego będą realizowane odpłatnie zadania wynikające z projektu ustawy. Natomiast starości będą finansowani na zasadach dotychczasowych. Dochód budżetu powiatu będą stanowiły również kary pieniężne nakładane na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Zgodnie z założeniem projektu ustawy, głównym mechanizmem finansującym nowe zadania powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie. Przychód Transportowego Dozoru Technicznego będą stanowiły również opłaty za prowadzenie seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów, czy opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. W celu zapewnienia funkcjonowania systemu nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, w art. 4 projektu ustawy wskazano, że Transportowy Dozór Techniczny otrzymuje dotację celową z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji zadań wymienionych w projekcie. Dotację celową będzie udzielał minister właściwy do spraw transportu. Zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 4 grudnia 2009 r. w sprawie klasyfikacji części budżetowych oraz określenia ich dysponentów* (Dz. U. z 2021 r. poz. 907) dla działu transport ustalona została część budżetowa 39. Wysokość dotacji celowej będzie uzależniona od przychodu z wyżej wymienionych opłat.

Ad 3. *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* został skierowany do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag. Etap konsultacji publicznych został zakończony. W ramach konsultacji publicznych uwagi zgłosiło 40 podmiotów. Należy podkreślić, że uwagi dotyczyły różnych zakresów. Część uwag wykraczała poza zakres projektu ustawy, dlatego takie uwagi nie zostały uwzględnione. Uwagi, które zostały uwzględnione dotyczyły np. przepisów odnoszących się do dokumentacji fotograficznej potwierdzającej obecność pojazdu na badaniach technicznych, przeprowadzania ponownego badania technicznego, wymaganego od diagnostów poziomu wykształcenia oraz wymiaru praktyki w zależności od posiadanego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe, opracowania katalogu rażących naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej, czy zmiany terminu wejścia w życie ustawy. Szczegółowe stanowisko Ministerstwa Infrastruktury do uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych, zostało przedstawione w raporcie z konsultacji publicznych, który jest dostępny na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.