

Łódź, dnia 29-04-2026 r.

Grzegorz Krzemieniecki
92-524 Łódź
ul. Sacharowa 21 lok 31
tel. 512232712
e-mail: gk@dlid.pl
- działający we własnym imieniu
- w ścisłej współpracy ze
Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji RP
Oddział w Krośnie



Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Działając jako uczestnik procesu konsultacji publicznych oraz konferencji uzgodnieniowej projektu ustawy oznaczonego jako UC95, niniejszym przedstawiam uwagi oraz pytania dotyczące projektowanych przepisów.

Dokument został sporządzony w związku z analizą:

- projektu ustawy,
- raportu z konsultacji publicznych z dnia 23.04.2026 r.,
- stanowisk projektodawcy zawartych w odpowiedziach na uwagi strony społecznej.

Celem niniejszego wystąpienia jest wskazanie istotnych wątpliwości prawnych, systemowych i praktycznych, które - w ocenie wnoszącego - wymagają wyjaśnienia przed skierowaniem projektu do dalszych etapów procesu legislacyjnego.

Uwaga nieuwzględniona. W poz. 210 projektodawca wskazał, że użycie terminu „państwo trzecie” byłoby niespójne z nomenklaturą UE - proszę wskazać przepis prawa UE, który zakazuje stosowania tego terminu w ustawodawstwie krajowym.

Czy projektodawca dokonał analizy zgodności przepisu z zasadami techniki prawodawczej w zakresie zwięzłości i czytelności, niezależnie od terminologii UE?

Czy projektodawca przyjmuje, że każdorazowe powielanie pełnej formy „państwo niebędące państwem członkowskim UE” jest obowiązkowe, nawet gdy istnieje utrwalony odpowiednik „państwo trzecie”

w prawie krajowym i unijnym?

Uwaga wyjaśniona. W poz. 211 wskazano na nieproporcjonalność kosztów procedury dopuszczenia indywidualnego - proszę wskazać, czy projektodawca przeprowadził analizę ekonomiczną tych kosztów i gdzie została ona przedstawiona w OSR.

Czy projektodawca uznaje za proporcjonalne obciążenie właściciela pojazdu kosztami badań sięgającymi kilkunastu tysięcy złotych w stosunku do wartości pojazdu?

Czy wskazanie przez projektodawcę istnienia procedury indywidualnego dopuszczenia w prawie UE oznacza, że państwo członkowskie nie ma obowiązku zapewnienia jej proporcjonalności ekonomicznej?

Czy projektodawca może wskazać, w jaki sposób w OSR oceniono wpływ tych kosztów na rynek pojazdów używanych i importerów indywidualnych?

Czy projektodawca analizował ryzyko eliminacji pojazdów z rynku wtórnego w wyniku kosztów procedury dopuszczenia indywidualnego?

Uwaga uwzględniona, tylko częściowo i powierzchownie. W poz. 212 wskazano na brak skutecznych sankcji - projektodawca dodał przepisy karne - zakaz (art. 14) i karę w art. 71a, proszę wskazać, w jaki sposób zapewniają one realną eliminację wprowadzania do obrotu pojazdów bez dopuszczenia indywidualnego.

Czy projektodawca analizował, czy w praktyce możliwe będzie wykrycie takich naruszeń bez instrumentów aktywnego nadzoru rynku, w szczególności zakupów kontrolowanych?

Czy ograniczenie kompetencji TDT do nieodpłatnego pozyskiwania pojazdów nie wyklucza możliwości prowadzenia skutecznych działań kontrolnych zgodnie z rozporządzeniem 2019/1020?

Czy projektodawca może wskazać, ile postępowań administracyjnych rocznie przewiduje w tym zakresie oraz na jakiej podstawie dokonano takiej oceny w OSR?

Uwaga uwzględniona, ale niezgodnie z intencją uwag. W poz. 213 i 283 projektodawca wskazał na wprowadzenie fakultatywności procedury - proszę wyjaśnić, czy oznacza to również brak obowiązku zatrudniania diagnosty z dodatkowymi uprawnieniami, czy obowiązek ten pozostaje w mocy.

Czy projektodawca analizował dostępność diagnostów posiadających nowe uprawnienia oraz wpływ tego obowiązku na funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów?

Czy w OSR uwzględniono koszty zatrudnienia diagnostów z dodatkowymi kwalifikacjami oraz ich wpływ na rynek SKP?

Czy w przypadku braku dostępności diagnostów posiadających nowe uprawnienia stacja kontroli pojazdów będzie mogła nadal funkcjonować w pełnym zakresie działalności?

Fakultatywność procedury nie rozwiązuje problemu, jeżeli równolegle utrzymany zostaje obowiązek kadrowy i organizacyjny.

Uwaga nieuwzględniona. W odpowiedzi na poz. 214 zrównano badanie techniczne - czynność dowodową - z dopuszczeniem pojazdu, które ma charakter konstytutywny.

Czy projektodawca uznaje, że wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, stanowiącego podstawę rejestracji, nie jest rozstrzygnięciem w sprawie indywidualnej i nie wymaga stosowania Kodeksu postępowania administracyjnego?

W jaki sposób projekt zapewnia realizację prawa do odwołania, o którym mowa w art. 78 Konstytucji RP, jeżeli przewidziana została jedynie „skarga”, a nie środek zaskarżenia w rozumieniu KPA?

Czy projektodawca określił charakter prawny czynności diagnosty - czy jest to decyzja administracyjna, czynność materialno-techniczna, czy zaświadczenie?

Na jakiej podstawie projektodawca uznaje, że czynność wywołująca skutki prawne w zakresie dopuszczenia pojazdu do ruchu może być realizowana bez zastosowania procedury administracyjnej?

Orzecznictwo wskazuje, że czynności diagnosty wywołują skutki w sferze prawa publicznego i podlegają nadzorowi administracyjnemu.

Projekt wprowadza rozstrzygnięcie o skutkach decyzji administracyjnej bez procedury administracyjnej i bez środka odwoławczego.

Uwaga nieuwzględniona. W odpowiedzi na poz. 215 projektodawca uzasadnia wysokość opłat fakultatywnością procedury, jednocześnie przedstawiona analiza finansowa wskazuje na generowanie nadwyżki przychodów nad kosztami.

Czy projektodawca przeprowadził analizę proporcjonalności opłat do rzeczywistego zakresu szkolenia i egzaminu oraz gdzie została ona przedstawiona w OSR?

W jaki sposób projektodawca uzasadnia poziom maksymalnych stawek, skoro przedstawiony model finansowy wykazuje istotną nadwyżkę przychodów nad kosztami?

Czy projektodawca uznaje, że fakultatywność procedury zwalnia go z obowiązku zapewnienia proporcjonalności opłat w systemie regulowanym ustawowo?

Na jakiej podstawie przyjęto założenia dotyczące liczby uczestników szkoleń, które bezpośrednio wpływają na zawyżenie kosztów jednostkowych?

Czy analizowano scenariusz zwiększonej liczby diagnostów, który prowadziłby do obniżenia kosztów jednostkowych i większej dostępności procedury w skali kraju?

Przedstawiona analiza nie uzasadnia wysokości opłat - wskazuje jedynie, że system generuje nadwyżkę finansową, co podważa ich proporcjonalność.

Uwaga uwzględniona. W odpowiedzi na poz. 216 i 284 projektodawca formalnie uwzględnił uwagę, jednak zmiana ma charakter wyłącznie konstrukcyjny i nie rozwiązuje skutków regulacji.

Czy projektodawca uznaje, że wprowadzenie fakultatywności wyłącznie na poziomie dostępu do procedury jest wystarczające, skoro jej realizacja nadal wymaga spełnienia obligatoryjnych warunków szkoleniowych i egzaminacyjnych?

W jaki sposób projektodawca uzasadnia konstrukcję przepisów przejściowych, które warunkują dostęp do procedury spełnieniem określonych wymogów, mimo deklarowanego dobrowolnego charakteru regulacji?

Czy projektodawca analizował wpływ tej konstrukcji na dostępność procedury w skali kraju, w szczególności w kontekście kosztów i dostępności diagnostów?

Czy w praktyce nie prowadzi to do sytuacji, w której fakultatywność ma charakter wyłącznie formalny, a podmioty chcące funkcjonować na rynku są zobowiązane do spełnienia kosztownych warunków wejścia?

Wprowadzona zmiana nie eliminuje problemu, a jedynie przenosi go na poziom warunków dostępu do systemu.

W szczególności brak jednoznacznego powiązania art. 8 i art. 9 może prowadzić do rozbieżnej wykładni w zakresie możliwości uzyskania kwalifikacji po skorzystaniu lub nieskorzystaniu z trybu uproszczonego. Rekomenduję następujące brzmienie art. 8 oraz art. 9 ust. 1:

Art. 8. Diagnosta, który uzyskał uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i zamierza uzyskać zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT, o którym mowa w art. 68g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, może w dowolnym terminie ukończyć szkolenie oraz zdać egzamin kwalifikacyjny, o których mowa w art. 68g ust. 2 tej ustawy.

Art. 9 ust. 1. W przypadku diagnosty posiadającego uprawnienie do wykonywania badań technicznych i zatrudnionego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, który zamierza uzyskać zaświadczenie kwalifikacyjne, o którym mowa w art. 68g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, za równoznaczne z ukończeniem szkolenia i zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego, o których mowa w art. 68g ust. 2 tej ustawy, uważa się odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, prowadzonego przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego albo jednostkę upoważnioną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do prowadzenia szkolenia.

2. Za uczestnictwo w szkoleniu, o którym mowa w ust. 1, pobiera się opłatę nie wyższą niż 12% udziału procentowego przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.

3. - bez zmian

4. Uczestnictwo w szkoleniu, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się zaświadczeniem wydanym przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego albo jednostkę upoważnioną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do prowadzenia szkolenia.

Uzasadnienie:

1) Zmiana redakcyjna art. 9 ust. 2 polegająca na doprecyzowaniu, że opłata dotyczy szkolenia, o którym mowa w ust. 1, ma na celu zapewnienie spójności systemowej z art. 8 oraz jednoznacznego powiązania przepisów przejściowych z regulacją podstawową.

Art. 8 wprowadza fakultatywny charakter uzyskania kwalifikacji przez diagnostę, natomiast art. 9 ustanawia szczególny tryb uproszczony. Brak wyraźnego powiązania między ust. 1 i 2 w art. 9 może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych co do zakresu zastosowania opłaty oraz charakteru tego trybu.

Doprecyzowanie przepisu eliminuje ryzyko rozbieżnej wykładni, zapewnia przejrzystość regulacji oraz realizuje zasadę poprawnej legislacji i pewności prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji RP.

2) Zmiana redakcyjna art. 9 ust. 4 polegająca na doprecyzowaniu, że zaświadczenie dotyczy szkolenia, o którym mowa w ust. 1, ma na celu zapewnienie spójności wewnętrznej przepisu oraz jednoznacznego powiązania skutku prawnego z konkretnym trybem szkolenia.

W obecnym brzmieniu przepis nie wskazuje wprost, którego szkolenia dotyczy zaświadczenie, co może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych w kontekście współistnienia dwóch trybów uzyskania kwalifikacji (art. 8 - tryb podstawowy oraz art. 9 - tryb uproszczony).

Doprecyzowanie eliminuje ryzyko rozbieżnej wykładni, zapewnia jednoznaczność dokumentu potwierdzającego kwalifikacje oraz realizuje zasadę przejrzystości i pewności prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji RP.

Uwaga wyjaśniona. W odpowiedzi na poz. 217 i 285 projektodawca nie odniósł się do zasadniczej kwestii, tj. zgodności projektowanego art. 10 z prawem Unii Europejskiej, w szczególności z rozporządzeniem (UE) nr 167/2013 oraz orzecznictwem TSUE.

Przedstawiona argumentacja koncentruje się na skutkach społeczno-gospodarczych oraz sytuacji właścicieli pojazdów, pomijając ocenę dopuszczalności przyjętego rozwiązania w świetle obowiązujących przepisów prawa Unii.

W szczególności projektodawca nie wyjaśnia, na jakiej podstawie prawnej możliwe jest zrównanie skutków prawnych dopuszczenia do ruchu pojazdu z krajowym indywidualnym dopuszczeniem pojazdu (KIDP), w sytuacji, gdy procedura ta wymaga uprzedniego potwierdzenia spełnienia warunków technicznych, co w projektowanym rozwiązaniu nie następuje.

Nie wskazano również, czy projektodawca przewiduje odstępstwo od warunków technicznych właściwych dla procedury KIDP, a jeżeli tak - na jakiej podstawie prawnej miałyby ono zostać wprowadzone.

W konsekwencji powstaje wątpliwość, czy projektowany przepis nie prowadzi do wprowadzenia konstrukcji fikcji prawnej dopuszczenia pojazdu do ruchu, bez spełnienia wymagań wynikających z prawa Unii Europejskiej.

Dodatkowo ograniczenie dopuszczenia pojazdu wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie zostało uzasadnione w kontekście zgodności z zasadą pełnej harmonizacji oraz zasadą skuteczności prawa Unii (effet utile).

Projektodawca nie wykazał, że projektowany art. 10 mieści się w zakresie dopuszczalnych odstępstw przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 167/2013.

Brak jednoznacznego określenia charakteru prawnego tych czynności prowadzi do niepewności prawnej oraz ryzyka rozbieżnej praktyki organów.

Niezależnie od powyższych uwag należy wskazać, że ze względu na obszerność projektu oraz ograniczenia czasowe nie było możliwe kompleksowe odniesienie się do wszystkich jego rozwiązań.

W związku z powyższym przedstawiam dodatkowy zestaw pytań problemowych, których analiza przez projektodawcę jest niezbędna dla zapewnienia spójności regulacji oraz jej zgodności z prawem krajowym i unijnym.

Pytania te mogą wymagać dalszych zmian projektu przed jego skierowaniem do kolejnych etapów procesu legislacyjnego.

Brak odniesienia się do wskazanych zagadnień może skutkować pozostawieniem w projekcie rozwiązań budzących istotne wątpliwości interpretacyjne lub systemowe.

Odnosząc się w szczególności do stanowiska projektodawcy przedstawionego w poz. 217, 218, 222, 235, 236 oraz 283-285 Raportu z konsultacji publicznych z dnia 23.04.2026 r., przedstawiam następującą listę pytań na konferencję uzgodnieniową UC95:

I. Zakres stosowania rozporządzenia 167/2013

Czy resort przyjmuje, że procedura krajowego indywidualnego dopuszczenia może być stosowana

w odniesieniu do pojazdów objętych pełną harmonizacją unijną bez ograniczeń wynikających z tego prawa?

Czy krajowe wymagania stosowane w procedurze indywidualnego dopuszczenia muszą pozostawać

w relacji równoważności z wymaganiami unijnymi, czy mogą stanowić odrębny, mniej restrykcyjny system?

Czy procedura indywidualnego dopuszczenia może być wykorzystywana w sposób powtarzalny dla pojazdów o tożsamej konstrukcji, czy wyłącznie incydentalnie?

II. Konstrukcja art. 10

Czy ograniczenie dopuszczenia pojazdu wyłącznie do terytorium RP stanowi - zdaniem projektodawcy - dopuszczalny mechanizm w świetle prawa UE?

Czy projektodawca analizował skutki wprowadzenia adnotacji ograniczającej obrót pojazdem dla zasady swobodnego przepływu towarów?

III. Emisja

Czy pojazd niespełniający wymagań emisyjnych obowiązujących w dacie pierwszego wprowadzenia do obrotu może uzyskać dopuszczenie w procedurze krajowej?

Czy projektodawca dopuszcza możliwość stosowania niższych poziomów emisji niż wynikające z prawa UE w procedurze indywidualnego dopuszczenia?

IV. Równość i obrót

Czy projektodawca analizował wpływ regulacji na wtórny obrót pojazdami oraz możliwość ich zbywania poza terytorium RP?

Czy różnicowanie sytuacji właścicieli tego samego pojazdu w zależności od momentu nabycia zostało ocenione pod kątem zasady równości?

V. Diagnosta i SKP

Czy projekt jednoznacznie określa, według jakiego stanu prawnego diagnosta dokonuje oceny pojazdu objętego regulacją art. 10?

Czy przewidziano mechanizmy ochrony diagnostów w przypadku kolizji przepisów krajowych z prawem UE?

VI. TDT

Czy stanowisko TDT jako krajowego organu homologacyjnego zostało uwzględnione przy projektowaniu art. 10?

Czy istnieje rozbieżność między praktyką TDT a projektowaną regulacją?

VII. Sankcje

Czy projekt przewiduje rzeczywistą odpowiedzialność podmiotów wprowadzających pojazdy do obrotu bez wymaganych dokumentów?

Czy ryzyko prawne nie zostaje w praktyce przeniesione na użytkownika końcowego?

VIII. Podsumowanie

Czy projektodawca przeprowadził analizę ryzyka postępowania naruszeniowego przed Komisją Europejską?

Czy rozważano alternatywne rozwiązania, w tym ograniczenie zakresu regulacji?

Z wyrazami szacunku
Grzegorz Krzemieniecki



Do wiadomości:

- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
 Oddział w Krośnie
- Rządowe Centrum Legislacji