

„SUNRISE” P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki

ul. Gorkiego 21/31

92-524 Łódź

Tel. 512232712

Biuro Projektu CEPiK 2.0

Departament Utrzymania i Rozwoju Systemów

Ministerstwo Cyfryzacji

ul. Królewska 27

00-060 Warszawa

Warsztaty legislacyjne

Zespół Legislacyjny ZL3_SKP

16 stycznia 2017 r.

Propozycje zapisów dotyczące obszaru badań technicznych pojazdu.

Propozycja wprowadzenia następujących zmian w odniesieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.¹⁾) z dnia 30 września 2016 r. i 2 stycznia 2017 r.

W art. 2 w pkt 85 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 86 i 87 w brzmieniu:

„86) istotna szkoda - istotne uszkodzenie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikujące pojazd do dodatkowego badania technicznego i powodujące odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844 oraz z 2016 r. poz. 615 i 1948);

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 266, 352 i 1250.

„Rozdział 3

Badania techniczne pojazdów

W art. 81.

— — — ust 5, 6 i 7 otrzymuje brzmienie:

„5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie po dacie pierwszej rejestracji, z zastrzeżeniem ust. 6-10.

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 za trzy lata po dacie pierwszej rejestracji, następnie za dwa lata po dacie przeprowadzenia badania technicznego w wyznaczonym poprzednio terminie, a następnie corocznie po dacie przeprowadzenia badania technicznego w wyznaczonym poprzednio lub przekroczonym terminie. 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, z zastrzeżeniem ust. 7-10.

7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, motoroweru oraz czterokołowca lekkiego przeprowadza się za trzy lata po dacie pierwszej rejestracji, a następnie co dwa lata po dacie przeprowadzenia badania technicznego w wyznaczonym poprzednio lub przekroczonym terminie.”

--- ust 9 i 10 otrzymuje brzmienie:

„9. Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się corocznie po dacie pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy po dacie przeprowadzenia badania technicznego w wyznaczonym poprzednio lub przekroczonym terminie. Przepis stosuje się także do pojazdu zabytkowego – autobusu.

10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy wykorzystywany do zarobkowego transportu drogowego podlega corocznym badaniom technicznym.”

--- ust 11 pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) który uczestniczył w zdarzeniu drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół, zawieszenia oraz układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego;

--- ust 11 pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w zdarzeniu drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska,”

W art. 82.

--- ust 3 i 4 otrzymuje brzmienie:

„3. Okresowe badanie techniczne trolejbusu przeprowadza się corocznie po dacie pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy po dacie przeprowadzenia badania technicznego w wyznaczonym poprzednio lub przekroczonym terminie.

4. Okresowe badanie techniczne tramwaju przeprowadza się za pięć lat od daty przekazania nowego tramwaju do eksploatacji, następnie za trzy lata po

dacie przeprowadzenia badania technicznego w wyznaczonym poprzednio terminie, a następnie co dwa lata po dacie przeprowadzenia badania technicznego w wyznaczonym poprzednio lub przekroczonym terminie.”

Art. 83 otrzymuje brzmienie:

„Art. 83. Badanie techniczne przeprowadza się po:

1. ustaleniu rodzaju badania technicznego,
2. wystawieniu dokumentu rozrachunkowego i kasowego właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu w zakresie uiszczenia:

- 1) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego,
- 2) opłaty ewidencyjnej,

- nie dotyczy w ust 2 przedmiotu badania technicznego podmiotu wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.”

Art. 84 otrzymuje brzmienie:

„Art. 84. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1a.

2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, następny termin badania technicznego diagnosta samochodowy wpisuje do rejestru badań technicznych pojazdów i dowodu rejestracyjnego oraz wystawia i wydaje zaświadczenie po przeprowadzeniu badania technicznego.

3. Wykonanie okresowego badania technicznego uznaje się za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie:

- 1) nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego,
- 2) nie później niż przed upływem 30 dni po dacie wyznaczonego badania technicznego,

4. W przypadku wykonania okresowego badania technicznego:

- 1) wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego;
- 2) później niż po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego

- termin następnego okresowego badania technicznego oblicza się po dacie przeprowadzenia tego badania.

5. Następnym terminem badania technicznego wyznaczony jest po dacie pierwszej rejestracji lub po dacie jego przeprowadzenia corocznie lub w latach kończy się z dniem, który nazwą lub datą odpowiada początkowemu dniowi terminu, a gdyby takiego w ostatnim miesiącu nie było - w ostatnim dniu tego miesiąca.”

Art. 85 ust 1 i 2 otrzymuje brzmienie:

Art. 85. 1. 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, właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić z wnioskiem o anulowanie badania technicznego i jego ponowne przeprowadzenie.

2. Ponowne badanie techniczne w przypadku stwierdzenia uchybień, o których mowa w ust.1, przeprowadza się na koszt stacji kontroli pojazdów, która je wykonała.

W art. 2. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2060) w art. 2 w ust. 1 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) istotna szkoda – istotne uszkodzenie w rozumieniu art. 2 pkt 86 ustawy – Prawo o ruchu drogowym”.

Uzasadnienie

Aktualnie obowiązujący w Polsce system przeprowadzania badań technicznych pojazdów zawarty w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), **nie był w pełnym zakresie oparty** na regulacjach Unii Europejskiej (UE), tj. *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań*

zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 12, z późn. zm.). **Tożsame dotyczy projektu** ustawy o zmianie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) z dnia 30 września 2016 r. i 2 stycznia 2017 r.

System badań technicznych pojazdów

Dotychczas proponowane zmiany wprowadzane przez ww. przedmiotowe projekty podyktowane są obowiązkiem wdrożenia *dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE*. Według mojej oceny projekty nie pokrywają się z oczekiwaniami środowiska związanego z badaniami technicznymi pojazdów. W procesie wdrożenia ww. dyrektywy nie uwzględniono między innymi wszystkich wymogów w niej zwartych, dlatego tylko pełna i właściwa implementacja dyrektywy może zapewnić porządek prawny w przepisach krajowych.

Proponowany z mojej strony zakres zmian dotyczy w znacznej części materii określonej przez Rozdział 3 w Dziale III, dlatego zasadne jest nadanie nowych konkretnych brzmień, aby nie było rozbieżności interpretacyjnych w zakresie stosowania obowiązującego systemu prawa i niezgodności w danych gromadzonych i udostępnianych przez CEPiK 2.0.

W zakresie dodania w art. 2 nowej definicji, proponuję zmianę brzmienia na „istotna szkoda”, aby zachować porządek prawny określony w innych ustawach i orzecznictwie.

W zakresie systemu badań technicznych proponuję nadanie brzmień, które jednoznacznie na płaszczyźnie stosowania prawa pozwolą:

- przestrzegać wyznaczania i obliczania terminów badań technicznych pojazdów określonych w **art. 81 ust 5 -10, art. 82 w zw. z nowym brzmieniem art. 84,**
- na utrzymanie przedziałów czasowych obowiązujących w dotychczasowych przepisach,
- na terminowe uiszczanie opłaty za badania techniczne i opłaty ewidencyjnej (**art. 83**),
- na anulowanie badania technicznego przez stację kontroli pojazdów - jako strony postępowania - uprawnionej do przeprowadzania badań technicznych (**art. 85**),

W art. 81 ust. 10 proponuję zmienić interwał czasowy przyczep lekkich, które wykorzystywane są do zarobkowego transportu drogowego.

W art. 84 ust. 2 należy wyłączyć obowiązek wpisywania następnego terminu badania technicznego w zaświadczeniu, ponieważ wymóg jego wpisania określa wzór.

W odniesieniu do innych części projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 30 września 2016 roku należy wskazać, że pod przykrywką wdrożenia Dyrektywy planuje się gruntownie zmienić i przebudować system badań technicznych w Polsce ze szkodą dla SKP. Analizując treść zawartą w rzeczonyj dyrektywie w porównaniu ze stanem faktycznym obowiązującym w grudniu 2016 r. należy stwierdzić, iż wystarczy dopasować prawodawstwo Polskie do wymogów unijnych w celu zapewnienia prawidłowej implementacji niektórych przepisów bez potrzeby wprowadzania radykalnych i zbytecznych zmian.

Do najbardziej kontrowersyjnych zmian, które w żaden sposób nie wynikają z dyrektywy należy zaliczyć zwiększenie kompetencji Dyrektora TDT w kontekście całego systemu badań technicznych poprzez budowę stacji TDT oraz przejęcie niektórych badań technicznych od obecnie funkcjonujących stacji kontroli pojazdów wskazanych w art. 86 ust. 4 projektu z dnia 30 września 2016 r. Przejęcie na wyłączność wskazanych badań technicznych stanowi bardzo poważny problem dla funkcjonujących obecnie stacji kontroli pojazdów (dalej: SKP) – każdy bowiem podmiot musiał posiadać własne środki lub zaciągać kredyty w celu budowy stacji diagnostycznej, natomiast Dyrektor TDT ma otrzymać prezent od wszystkich właścicieli pojazdów poprzez tzw. „zrzutkę” na ten cel. Każdy podmiot, który zdecydował się na budowę stacji kontroli pojazdów był zapoznany i świadomy w kontekście możliwości przeprowadzanych badań technicznych, tak więc odbieranie przysługujących praw (badań technicznych) spowoduje w konsekwencji poważne straty dla już funkcjonujących SKP. Projekt ustawy w przygotowanym kształcie stanowi bowiem ingerowanie w podmiotowość praw już nabytych przez istniejące SKP, poprzez ograniczanie ich kompetencji i zakresu wykonywanych badań. Nie jest wykluczone, że Dyrektor TDT będzie dążył do budowania kolejnych stacji kontroli pojazdów np. w miastach powiatowych i przejęcia przeprowadzania kolejnych badań technicznych pojazdów, także z powodu braku możliwości wykonania np. 60-80 badań technicznych w ciągu 1 godziny. Należy również stwierdzić, iż przedsiębiorcy prowadzący SKP, a stanowiący niemałą jednak grupę i reprezentujący duży kapitał, w obliczu takich nieprzewidywalnych zmian zmuszeni zostaliby do weryfikacji i ograniczenia planowanych inwestycji bowiem procedowany projekt ustawy nie dąży do zachowania stabilności i pewności na rynku SKP, co niewątpliwie odbije się na PKB kraju. Nie zapominajmy przy tym, że konstytucyjnie gospodarka RP oparta jest na małych i średnich

przedsiębiorstwach, tak więc nie można podcinać im skrzydeł poprzez niecelowe i niesprawiedliwe działania. Niektóre podmioty wprost wskazały, iż takie postępowanie jest niezgodne zarówno z dyrektywą jak i z Konstytucją RP. W opinii wielu podmiotów jest to działanie wprost niezgodne z prawem, aby jeden podmiot w Polsce zarówno prowadził własne SKP jak i prowadził nadzór nad wszystkimi SKP w kraju. Takie działanie ze strony projektodawcy wyklucza racjonalne usprawnienie prowadzenia działalności w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Uważam, że w przypadku SKP:

- nadzór administracyjny może sprawować Wojewoda włącznie z rejestracją SKP, wydawaniem uprawnień diagnostom i egzaminowaniem kandydatów na diagnostów, organ nadzorujący powinien być odpowiedzialny za działania podmiotu nadzorowanego.
- kontrolę administracyjną może przeprowadzać Starosta, organ kontrolujący nie jest odpowiedzialny za działania podmiotu kontrolowanego (obecnie nie ponosi odpowiedzialności np. za wydawanie zaleceń, wytycznych naruszających porządek prawny)
- odbiór przeprowadza Dyrektor TDT w Warszawie, działalność organu byłaby weryfikowana w ramach prowadzonego nadzoru ze strony Wojewody.

Uwzględniając dotychczasowe opłaty ponoszone przez przedsiębiorców związane z działalnością SKP i planowane podwyżki opłat za przeprowadzanie badań technicznych można wyliczyć, że wyższa cena spowoduje większe wpływy do budżetu państwa np.:

- podniesienie opłat o 30 zł i wykonanie 16 milionów badań technicznych = 480000000 przychodu, z wyliczonej kwoty ponad 89 milionów to podatek VAT i ponad 62 miliony to podatek dochodowy (według najniższej skali podatkowej), więc od każdego badania do budżetu państwa wpłynie 9 zł 50 gr. (31,65% z 30 zł),
- podniesienie opłat o 40 zł spowoduje wpływ do budżetu państwa 12 zł 64 gr. (31,65% z 40 zł),
- podniesienie opłat o 50 zł spowoduje wpływ do budżetu 15 zł 80 gr. (31,65% z 50 zł),

Wystarczy z przedstawionych wyliczeń przeznaczyć niezbędne środki dla Wojewody, Starosty, Dyrektora TDT w Warszawie i na dodatkową kontrolę pojazdów, czy SKP to i tak wiele milionów w budżecie pozostanie.

Wykaz niektórych podmiotów, które oficjalnie negatywnie odniosły się do budowy stacji kontroli pojazdów przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego lub wskazywały wprost, iż badanie techniczne niektórych pojazdów nie powinno być w takowych stacjach

przeprowadzane, bądź wskazały na konflikt dotyczący jednoczesnego prowadzenia SKP i prowadzenia nadzoru nad wszystkimi SKP w Polsce:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów (Minister – Członek Rady Ministrów),
2. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów (Sekretarz Stanu),
3. Minister Obrony Narodowej,
4. Minister Rozwoju i Finansów,
5. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji,
6. Rządowe Centrum Legislacji,
7. Minister Spraw Zagranicznych,
8. Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego,
9. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
10. Instytut Gospodarki Przestrzennej,

Cytat: „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 publicznych.”

11. Krajowa Rada Izb Rolniczych,
12. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej,
13. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
14. Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud
15. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

Cytat: „Zgodnie z projektem ustawy Dyrektor TDT otrzyma niemal nieograniczoną i w żaden sposób niekontrolowaną władzę nad systemem przeprowadzania badań technicznych pojazdów.”

16. Cytat: „Trudno się oprzeć wrażeniu, że zmiana systemu to typowy skok na kasę w wykonaniu TDT”
17. Instytut Transportu Samochodowego,
18. PHU ORLIK

Cytat: „Tym bardziej zasadnym staje się zarzut że stacje TDT staną się stacjami niszczącymi wolność gospodarczą”

19. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego,
20. Polski Związek Motorowy,
21. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
22. Stowarzyszenie Komisów.pl,
23. Transport Logistyka Polska,
24. TUV Rheinland Polska,

25. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
26. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA.

Ponadto niektóre z ww. podmiotów skrytykowały także Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie (dalej ITS), któremu zamierza się powierzyć egzaminowanie kandydatów na diagnostów oraz prowadzenie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów – ITS prowadzi bowiem stację kontroli pojazdów oraz oferuje komercyjne usługi „Patronat ITS nad SKP”. Należy dodać, że ITS może wpływać na kształtowanie z nim współpracy poprzez inne oferowane obecnie lub w poprzednich latach produkty/usługi. Wiele podmiotów prowadzących SKP decyduje się na użytkowanie np. programu ITS w transakcjach wiązanych (teoretycznie fakultatywnych), co powoduje zniekształcanie konkurencji na rynku.

Należy jednoznacznie wskazać, że podstawowe SKP do 3,5 t. powinny mieć zapewnioną możliwość wykonywania kontroli technicznej wszystkich pojazdów do 3,5 t, jeśli spełniają ku temu warunki lokalowe i posiadają stosowne wyposażenie. Podstawowe SKP powinny mieć również zapewnioną możliwość przeprowadzania wszystkich badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep bez względu na ich masę (w oparciu o dokonane zmiany np. art. 5 ustawy z dnia 22.05.2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw odebrano możliwość przeprowadzania tych badań stacjom podstawowym).

Ponadto przy okazji wdrożenia dyrektywy jeden z podmiotów uczestniczący w konsultacjach społecznych tj. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów ma zamiar zaakcentować swoją obecność poprzez składanie wyjątkowo kontrowersyjnych pomysłów polegających na uzyskaniu pozytywnej opinii reprezentatywnej organizacji samorządu gospodarczego o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającą przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów. Z dyrektywy wcale jednak nie wynika, iż właściciel stacji diagnostycznej musi taką opinię uzyskać. Dodatkowo należy jednoznacznie stwierdzić, że wydanie takowej opinii przez PISKP mogłoby stanowić bardzo poważny problem w przyszłości. Obecnie PISKP zrzesza SKP i być może swoim klientom (którzy mieliby zamiar budować kolejne SKP) sporządziliby pozytywną opinię. Koszt przynależności obecnie wynosi 3690 zł brutto rocznie. Uważamy, że jakiegokolwiek opinie o możliwości budowy stacji kontroli pojazdów na danym terenie są absolutnie zbyteczne i niepotrzebne z jednego powodu, który bezwzględnie wyklucza wspomnianą

ingerencję w obszar wydawanych zezwoleń tj. to, że **badanie techniczne pojazdu stanowi usługę w dziedzinie transportu**. W kwestii świadczenia usług w zakresie kontroli technicznej pojazdów zastosowania nie mają ani dyrektywa 2006/123 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym, ani art. 56 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Niemniej jednak działalność w zakresie kontroli technicznej pojazdów objęta jest zakresem stosowania art. 49 TFUE. Uwzględniając powyższe, bezzasadne jest wprowadzenie ustawowego wymogu w zakresie uzyskania pozytywnej opinii i/lub zezwoleń ustanawiającego określony limit dotyczący udziału w rynku, jaki posiadać mogą prywatne podmioty wykonujące kontrolę techniczną pojazdów.

Pozostałe kontrowersyjne plany wynikające z projektu ustawy, które w konsultacjach międzyresortowych lub publicznych również zostały skrytykowane:

1. Umożliwienie podmiotom zagranicznym mającym swój oddział w Polsce na prowadzenie SKP (art. 86a ust. 5 pkt 1 projektu ustawy).
2. Wymagania stawiane kandydatom na diagnostów (art. 86n ust. 2 projektu ustawy).
3. Wymagania stawiane wykładowcom na szkoleniach dla kandydatów na diagnostów (art. 86t ust. 1 pkt 3 projektu ustawy)
4. Unormowanie definicji pojazdu zabytkowego (art. 2 ust. 39 ustawy)
5. Obowiązek częstych kontroli stacji kontroli pojazdów przez TDT na poziomie nie mniejszym niż 0,5% liczby badań technicznych wykonanych na terytorium RP w roku poprzedzającym (art. 86j ust. 8 projektu ustawy).
6. Wprowadzenie możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów poza SKP (art. 86 ust. 2 pkt. 4 projektu ustawy, art. 86 ust. 3 pkt. 3 projektu ustawy).

Kontrowersyjnych zapisów w procedowanych przepisach jest dużo więcej – niniejsze opracowanie stanowi wyłącznie część zagadnień dotyczących dalszego funkcjonowania stacji kontroli pojazdów.

Sporządzono przy współpracy z Krajowym Konsultantem ds. Stacji Kontroli Pojazdów mgr inż. Arturem Sałatą - przedstawicielem SITK RP.

"SUNRISE" P.H.U.
Grzegorz Krzemieniecki
92-524 Łódź, ul. Gorkiego 21/31
NIP 728-025-15-04, Regon 470526726
tel 602 710 688; 512 232 712
tel /fax 42 673 43 14

Grzegorz Krzemieniecki



Do wiadomości otrzymują;

1. aa
2. Ministerstwo Cyfryzacji
3. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
4. Jerzy Król - Naczelnik Wydziału, Departament Transportu Drogowego MIB
5. Prawo i Sprawiedliwość oraz posłowie
6. Ruch Obywatelski Kukiz15 oraz posłowie
7. Nowoczesna oraz posłowie
8. SITK RP Zarząd Krajowy
9. SITK RP O/Krosno
10. Związek Powiatów Polskich,
11. Jerzy Janowski TUVPOL Specjalista ds. Stacji Kontroli Pojazdów
12. JaPa Software