

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury
Projekt z dnia	30.08.2021

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bernadeta Skóbel, Bartłomiej Zydel
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	18 477 86 00

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
<p>Uwaga ogólna do wyjaśnień resortu – większość odpowiedzi jest pobieżna, nie na temat, nie odnosi się do zgłoszonych uwag i wątpliwości interpretacyjnych. W niektórych przypadkach można odnieść wrażenie, że projektodawcy nie rozumieją zgłoszonej uwagi. Wszystkim zależy nam aby prawo jakościowo było lepsze a praktyka jego stosowania jednolita w całym kraju. Nie będzie to możliwe przy takim podejściu MI do zgłaszanych uwag, również tych o charakterze legislacyjnym, redakcyjnym czy odnoszących się do braku spójności z innymi przepisami. W związku z powyższym, mając na uwadze obszerność porządku obrad Zespołu, wnosimy o zorganizowanie przed posiedzeniem Zespołu dodatkowego spotkania roboczego osób zainteresowanych nowelizacją – ze strony samorządowej i resortu – najlepiej w formie hybrydowej.</p>					
1.	Uwaga ogólna	Analizując przepisy ustawy można odnieść wrażenie, że nadrzędnym celem jest finansowe i kadrowe wzmocnienie TDT. W naszej ocenie rozwiązaniem tańszymi bardziej efektywnym byłoby wzmocnienie instrumentów prawnych i organizacyjnych jakimi dzisiaj dysponują starostwie, niż budowanie i wzmocnianie kolejnej resortowej administracji w terenie.	Biorąc pod uwagę koszty wdrożenia ustawy, zasadnym byłoby poszukanie alternatywnych rozwiązań legislacyjnych, które pozwoliłyby na pełną implementację Dyrektywy poprzez wykorzystanie istniejącej struktury, w ramach której obecnie realizowany jest nadzór nad SKP i diagnostami.	Uwaga nie została uwzględniona. Doświadczenia jakie Ministerstwo Infrastruktury zdobyło przy pierwszej próbie implementacji omawianej dyrektywy w 2018/19 r. spowodowały, że wybrano pozostawienie Starostom nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz odciążenie ich od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami dając kompetencje nadzoru nad diagnostami Transportowemu Dozorowi Technicznemu.	Podtrzymanie uwagi. W naszej ocenie proponowane rozwiązanie – choć ma na celu poszukiwanie kompromisu – nie jest trafione z uwagi na zbyt dużą rolę TDT. Wykorzystując „mocne strony” starostów i TDT najrozsądniejszym rozwiązaniem byłoby

				<p>Zaproponowane rozwiązanie polegające na powierzeniu nadzoru kilku podmiotom powinno sprawić, że cele jakie zakłada <i>dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE</i> (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 2014/45”. zostaną osiągnięte.</p> <p>Z kontroli przeprowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli w 2009 i 2017 roku, a także tej z 2020 r. Informacja o wynikach kontroli „<i>Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe</i>” wynika, że starostowie nie wywiązywali się z obowiązku sprawdzenia w każdej nadzorowanej stacji prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, określonego art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.). Nie podejmowano dodatkowych działań w celu realizacji tego obowiązku w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów, w których w czasie kompleksowych, a także sprawdzających kontroli, nie zweryfikowano prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych. Tym samym poza kontrolnym działaniem organów nadzoru znajdowały się zasadnicze zagadnienia związane z działalnością stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Mając na względzie powyższe, zdecydowano powierzyć Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz</p>	<p>takie ukształtowanie systemu, w którym starostowie byłiby organem nadzorującym pracę diagnostów i stacji kontroli pojazdów, jednakże kompetencje nadzorcze wykonywane byłyby w oparciu o materiały dotyczące kwestii technicznych przedstawione przez TDT. Równocześnie można by np. przyznać TDT kompetencję do występowania z wnioskiem do właściwego starosty o pozbawianie uprawnień diagnostów lub osoby prowadzące ośrodki szkolenia diagnostów w przypadku wykrycia uchybień, co pozwoliłoby na lepszą realizację zasady sprawiedliwości proceduralnej poprzez rozdzielenie funkcji „oskarżyciela” i „sądu” w takim postępowaniu.</p> <p>Ponadto chcemy zaapelować o daleko idącą współpracę, gdyż projekt wciąż zawiera</p>
--	--	--	--	--	--

				dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.	obszary, które z jednej strony wyglądają na regulację mocno precyzyjną, a z drugiej są jednak niekompletne. Przykładem jest art. 83f, w szczególności jego ust. 13 – brakuje bowiem w tych przepisach kompetencji dla starosty w zakresie odmowy dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.
2.	art. 1 pkt 6 lit. a (dotyczy art. 80ba ust. 1 pkt 10 Prawa o ruchu drogowym)	Zmienić z dyrektora TDT na właściwego starostę.	Uwaga stanowiąca konsekwencje uwagi ogólnej dotyczącej pozostawienia nadzoru nad diagnostami w kompetencji starostów.	Uwaga nie została uwzględniona. Koncepcja Związku Powiatów Polskich – pozostawienie nadzoru nad diagnostami w kompetencji starostów - nie może zostać przyjęta. Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie sygnalizowała o słabości systemu badań technicznych pojazdów. Kompleksowo oceniła jego funkcjonowanie w 2009 r., wykazując występowanie wielu nieprawidłowości w obszarze badań technicznych pojazdów uzasadniających wprowadzenie szeregu zmian organizacyjnych i uregulowań prawnych. Ustalono wówczas, że w starostwach praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli, w tym nie wykorzystywano dostatecznie podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych. Nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w stacjach kontroli pojazdów oraz nadawania i	Podtrzymanie uwagi. Jak wyżej. Odnosząc się do kontroli NIK z 2009 r. (sic!) od tego czasu zarówno powiat, ZPP, jak i Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji wielokrotnie podejmowały działania szkoleniowe i edukacyjne związane z realizacją nadzoru nad SKP. Wielokrotnie wskazywaliśmy też na praktyczne problemy związane z realizacją kontroli wynikające również z prawnych ograniczeń

				cofania uprawnień diagnostom. W wyniku przeprowadzonych kontroli Najwyższa Izba Kontroli oceniła negatywnie działania 68,5% skontrolowanych samorządów powiatowych, a jedynie 4,1% uzyskało oceny pozytywne. Podkreślić należy, że oceny te oparte były na wynikach kontroli przeprowadzonych w blisko co piątym starostwie powiatowym z obszaru każdego województwa. Mając na względzie powyższe oraz, że dyrektywa 2014/45 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 Transportowemu Dozorowi Technicznemu.	dotyczących zasad przeprowadzania kontroli przedsiębiorców. W samych przepisach od lat są błędy legislacyjne (przykład art. 84 ust. 3, do którego interpretacji NSA musiał wydać uchwałę, i który do dzisiaj nie został skorygowany), za których usunięcie odpowiada MI.
3.	art. 1 pkt 8 lit. b (dotyczy art. 81 Prawa o ruchu drogowym w zakresie ust. 14a)	1. Proponujemy rozważenie wykreślenia drugiej części przepisu dotyczącej wyznaczenia terminu następnego badania technicznego dla osób, które przeprowadziły badanie w okresie 30 dni od upływu terminu badania okresowego. 2. Zwracamy uwagę, że PRD nie określa sposobu liczenia terminów prawa materialnego. Stąd stosowanie tego przepisu w praktyce będzie budziło wątpliwości.	Jeżeli przepisy Dyrektywy zakładają elastyczność to wydaje się, że późniejsze zgłoszenie na badanie nie powinno być dodatkowo sankcjonowane skróceniem terminu kolejnego badania. Abstrahując od dodatkowej opłaty za wykonanie badania po upływie 30 dni, w związku z projektowanym przepisem osoby, które zmieściły się w terminie 30-dniowym będą w gorszej sytuacji niż osoby, które przeprowadziły badanie po upływie 30 dni od wyznaczonej daty (termin kolejnego badania będzie wyznaczony wcześniej).	Uwaga nie została uwzględniona. Należy wyjaśnić, że wykonanie okresowego badania technicznego wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od wyznaczonej daty tego badania. Celem zaproponowanego przepisu jest, aby właściciele i posiadacze pojazdów, którzy wykonają badanie techniczne nie później niż po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania przedstawiali pojazd do badania technicznego w wyznaczonym terminie. W opinii Ministerstwa Infrastruktury przepis nie powinien być analizowany pod kątem gorszej sytuacji osób, które zmieściły się w terminie 30-dniowym od osób, które przeprowadziły badanie po upływie 30 dni. Takie podejście jest przyzwoleniem na przedstawianie pojazdu do	Podtrzymanie uwagi – uwaga 1 nie została zrozumiana przez resort (została zrozumiana na odwrót – na co wskazuje przykład osoby, która dokonała badania po 180 dniach). Do uwagi 2 w ogóle nie odniesiono się.

				badania technicznego np. po upływie 180 dni od wyznaczonej daty.	
4.	Art. 1 pkt 9 (dodawany art. 81c Prawa o ruchu drogowym)	Konstrukcja przepisu nie daje żadnej gwarancji właścicielowi/posiadaczowi pojazdu, że ponowne badanie z udziałem pracownika TDT odbędzie się niezwłocznie.	Konstrukcja przepisu przewiduje krótki termin dla właściciela/posiadacza na złożenie wniosku o badanie, nakłada na Dyrektora TDT niezwłoczne uzgodnienie terminu natomiast powyższe nie oznacza, że sam termin badania będzie szybko wyznaczony. Wydaje się również, że informacja zawarta w uzasadnieniu do projektu ustawy, że procedura „nie pozwoli właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu na ewentualne wykonanie w międzyczasie naprawy, dzięki czemu możliwe będzie dokonanie rzetelnej oceny przeprowadzonego przez diagnostę badania technicznego” będzie raczej prosta do ominięcia.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy wyjaśnić, że informacja zawarta w uzasadnieniu do projektu „nie pozwoli właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu na ewentualne wykonanie w międzyczasie naprawy, dzięki czemu możliwe będzie dokonanie rzetelnej oceny przeprowadzonego przez diagnostę badania technicznego” nie odnosi się ogólnie do całej procedury ponownego badania technicznego, tylko do jej konkretnej części. Właściciel lub posiadacz pojazdu w momencie przeprowadzania pierwotnego badania technicznego powinien zgłosić diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wówczas wyda zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym i wpisze zgłoszone zastrzeżenia w jego treści. Takie rozwiązanie umożliwiające zgłoszenie zastrzeżeń do badania technicznego wyłącznie po jego wykonaniu pozwoli na możliwość weryfikacji w momencie powstania rozbieżności w ocenie stanu technicznego pojazdu. Powyższa procedura stanowi postawę do wystąpienia do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego. Obsługa realizacji wniosków przez odpowiednią ilość pracowników zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym zapewni niezwłoczne uzgodnienie terminu przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego.	Podtrzymanie uwagi. Raz jeszcze zwracamy uwagę na to, że „niezwłoczne uzgodnienie terminu” to nie to samo co – istotne naszym zdaniem – „niezwłoczne wyznaczenie terminu badania”. Jeżeli projekt ma wnieść „nową jakość”, to jego postanowienia muszą utrzymywać odpowiedni poziom gwarancji dla stron. Ponadto warto rozważyć w tym kontekście jeszcze jedną kwestię, mianowicie miejsce postoju pojazdu do momentu przeprowadzenia ponownego badania – czy nie powinno to być miejsce, w którym właściciel nie może dokonywać ingerencji w pojeździe? Innymi słowy chodzi o to, aby ponownie badanie odbywało się w odniesieniu do tego samego stanu faktycznego. Przecież

					właśnie rozbieżność pomiędzy treścią zastrzeżeń a stwierdzonym po czasie stanem faktycznym będą przedmiotem oceny TDT.
5.	Art. 1 pkt 10 lit. b (dodawany ust. 1a w art. 83 ust. 1a i 1ab Prawa o ruchu drogowym)	Wydaje się, że katalog włączeń powinien być szerszy i obejmować również inne udokumentowane przez właściciela przypadki niemożności wykonania badania w terminie, niż tylko uszkodzenie zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia i ramy czy wystąpienie szkody istotnej (biorąc pod uwagę definicję legalną szkody istotnej zawartą ustawie). Nie tylko tego rodzaju uszkodzenia powodują niemożność przeprowadzenia badania technicznego.	Przepis ma charakter sankcyjny. Zasady ustalania opłaty dodatkowej powinny być bardziej elastyczne. Ponadto w projektowanych przepisach brak jest procedury kwestionowania przez właściciela zasadności jej nałożenia. W istocie mamy do czynienia z quasi karą administracyjną, gdzie częściowo będą miały zastosowanie przepisy działu III Ordynacji podatkowej. Z tego względu planowana regulacja budzi wątpliwości natury konstytucyjnej.	Uwaga nie została uwzględniona. Zaproponowany katalog wyłączeń z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie obejmuje oczywiste przypadki, które są możliwe do zweryfikowania. Wprowadzenie innych udokumentowanych przypadków niemożliwości wykonania badania technicznego wiązałoby się z opracowaniem dokumentów, które powinny być przedstawione a w konsekwencji z nałożeniem większych ilości obowiązków na diagnostów, których podstawowym zadaniem jest przeprowadzanie badań technicznych. Wprowadzenie procedury kwestionowania przez właściciela zasadności nałożenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego wykracza poza zakres przepisów dotyczących przeprowadzania badań technicznych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.	Podtrzymanie uwagi. Przepisy należy uzupełnić co najmniej w zakresie gwarancji dla stron – wątek quasi kary administracyjnej. Chcemy przypomnieć resortowi, że na gruncie Prawa o ruchu drogowym mamy już przepisy dotyczące kar administracyjnych więc argument, że wprowadzenie procedury kwestionowania przez właściciela zasadności nałożenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego wykracza poza zakres przepisów dotyczących przeprowadzania badań technicznych jest chybiony.
6.	Art. 1 pkt 10 lit. b (dodawany ust. 1a w art. 83 ust. 1a i 1ac Prawa o	Nie ma uzasadnienia dla przyjęcia, że opłata dodatkowa ma stanowić przychód TDT, jeżeli to starosta sprawuje nadzór nad stacją kontroli pojazdów. Wydaje się, że rozwiązaniem	W uzasadnieniu wskazano, że zaproponowano, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie stanowiła przychód TDT. Dalej wskazano, że	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z projektem ustawy starosta będzie pełnił jedynie nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, a nie nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. Nadzór	Podtrzymanie uwagi. W naszej ocenie rozumowanie, według którego sprawowanie nadzoru nad prawidłowością

	ruchu drogowym)	kompromisowym może być podział dodatkowej opłaty pomiędzy organy nadzoru oraz ustalenie dla SKP wynagrodzenia z tytułu pełnienia de facto funkcji inkasenta opłaty.	w związku z koniecznością pozyskania środków na zadania wynikające z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zasadne jest wprowadzenie nowej opłaty. Rzecz w tym, że nadzór nad SKP sprawują i zgodnie z projektowanymi przepisami nadal będą sprawować starostowie.	ten powierzono Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego a w jego ramach kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Dlatego w konsekwencji zaproponowano, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiła przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty, dlatego nie jest zasadne ustalenie dla przedsiębiorcy dodatkowego wynagrodzenia.	przeprowadzania badań technicznych oznacza, że całość wpływów z tytułu opłaty dodatkowej ma stanowić wyłącznie przychód TDT, jest nieprawidłowe. Sami projektodawcy przewidują bowiem mieszany nadzór nad szeroko pojętym systemem prowadzenia badań technicznych.
7.	Art. 1 pkt 10 lit. c (dodawany ust. 1a w art. 83 ust. 1e Prawa o ruchu drogowym)	Wydaje się, że sposób poboru, naliczania odsetek za zwłokę oraz postępowania podmiotów obowiązanych do pobierania opłaty stanowi materię ustawową.		Uwaga nie została uwzględniona. Podobne upoważnienie ustawowe znajduje się w art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zgodnie z którym minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ministrem właściwym do spraw zabezpieczenia społecznego oraz ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych określi w drodze rozporządzenia (...) 2) tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty ewidencyjnej przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania (<i>rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców</i> (Dz. U. z 2019 r. poz. 2546).	Przyjmujemy wyjaśnienie, z tym zastrzeżeniem, że fakt iż w przepisach ustawy jest analogiczny przepis nie stanowi argumentu przemawiającego za tym, że dana materia nie powinna być regulowana w ustawie.

8.	Art. 1 pkt 12 (dodawany art. 83af Prawa o ruchu drogowym)	Mając świadomość, że brzmienie przepisu jest zdeterminowane brzmieniem Dyrektywy 2014/45/UE pojawia się wątpliwość czy i który organ nadzoru będzie uprawniony do weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę wskazanych w przepisie warunków?	Z art. 83b nie wynika aby w ramach nadzoru można było weryfikować spełnienie przez przedsiębiorcę warunków z art. 83af.	Uwaga została wyjaśniona. Adresatem projektowanego art. 83af jest przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów. Artykuł 83af nakłada nowe obowiązki na przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów. Diagnosta jest obowiązany rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki, a przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów powinien mu takie warunki zapewnić. Projekt ustawy nie nakłada na żaden organ weryfikacji spełnienia warunków przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów, wskazanych w art. 83af. Przepis może umożliwić diagnoście dochodzenie ewentualnych roszczeń w sytuacji braku zapewnienia warunków wymienionych w art. 83af.	Przyjmujemy wyjaśnienie.
9.	Art. 1 pkt 13 lit. a (zmiana art. 83b ust.2 Prawa o ruchu drogowym)	1. Pojawia się wątpliwość czy rzeczywistą intencją projektodawcy była zmiana podmiotu kontroli z SKP na przedsiębiorcę/podmiot prowadzący SKP. 2. Abstrahując od uwagi ogólnej dotyczącej generalnie kwestionowania wprowadzanego w projekcie dualizmu nadzoru pojawia się wątpliwość czy w ramach kontroli prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji starosta będzie mógł kwestionować czynności podejmowane przez poszczególnych diagnostów.	Ad. 1 Brzmienie przepisu ma znaczenie w odniesieniu do podmiotów prowadzących więcej niż jedną SKP.	Uwaga została wyjaśniona. Ad. 1. Wprowadzenie do projektu ustawy wyrażenia „ <i>przedsiębiorca i inne podmioty prowadzące stację kontroli pojazdów</i> ” wynika z brzmienia art. 83 ust. 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, który wymienia podmioty niebędące przedsiębiorcami a mogące prowadzić stację kontroli pojazdów. Ad. 2. W ramach nadzoru starosta będzie sprawdzał prawidłowość prowadzenia dokumentacji pod kątem proceduralnym. Starosta nie będzie mógł kwestionować czynności podejmowanych przez diagnostów. W przypadku wątpliwości starosty projekt przewiduje współpracę w tym zakresie z Transportowym Dozorem Technicznym	Wyjaśnienie nie odpowiada zgłoszonej wątpliwości – zatem jeszcze raz – jeżeli przedsiębiorca prowadzi 10 stacji kontroli pojazdów w danym powiecie – to po zmianie przepisów organ może kontrolować tylko wybrane stacje? Odnośnie wyjaśnienia 2 nie rozwiewa, a przeciwnie pogłębia wątpliwości – co oznacza prowadzenie dokumentacji pod kątem proceduralnym? Przecież dokumentacja w dużej mierze jest

					tworzona właśnie przez diagnostów.
10.	Art. 1 pkt 13 lit. b (w zakresie ust. 2c w art. 83b Prawa o ruchu drogowym)	1. Wprowadzenie wskazanych wymagań byłoby uzasadnione, gdyby nadzór nad diagnostami pozostawiony został w gestii starostów. 2. W odniesieniu do szkolenia brak w ustawie wskazania, kto i w jakim wymiarze godzinowym byłby uprawniony do przeprowadzenia szkolenia.	Ad. 1 Z uwagi na ograniczony w projekcie zakres nadzoru nad SKP, w tym projektowane wyłączenie z czynności kontrolnych starosty prawidłowości wykonywania badań technicznych wątpliwości budzi wprowadzenie do ustawy wymogu posiadania przez kontrolerów wykształcenia branżowego czy uprawnień diagnosty. Pojawia się również wątpliwość, w jaki sposób dana osoba ma zdobyć doświadczenie w nadzorze na SKP (dotyczy nowych pracowników), jeżeli nie będzie mogła wykonywać czynności kontrolnych. Ad. 2 Projektowane przepisy są w tym zakresie bardzo lakoniczne.	Uwaga nie została uwzględniona. Ad. 1. Mając na względzie, że Starosta sprawdza czy przedsiębiorca posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań, zasadne jest pozostawienie zaproponowanych wymagań dla osób przeprowadzających czynności kontrolne w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Pracownik zajmujący się nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów zamiast doświadczenia w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów powinien posiadać udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów albo uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Ad. 2. Proponujemy pozostawienie obecnego brzmienia przepisu. Projekt ustawy nie powinien wskazywać kto powinien przeprowadzać szkolenia, które powinny odbyć osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru oraz w jakim wymiarze godzinowym. Taki przepis mógłby stanowić niepotrzebne ograniczenie dla starosty.	Podtrzymanie uwagi. Ad 1. Chcemy zauważyć, że rozwiązania w zakresie wymagań nie będą konieczne, jeżeli projekt zostanie przebudowany zgodnie z wyrażoną wyżej logiką, zgodnie z którą starostowie współpracują z TDT w wykonywaniu kompetencji nadzorczych.
11.	Art. 1 pkt 13 lit. c (w zakresie ust. 5 w art. 83b Prawa o ruchu drogowym)	1. Katalog powinien być uzupełniony o przypadki próby udaremnienia kontroli (np. poprzez zamknięcie SKP na planowany czas przeprowadzenia kontroli pomimo planowania kontroli w deklarowanych godzinach pracy, brak wskazania osoby upoważnionej do	Ad. 1 We wskazanych przypadkach formalnie nie dochodzi do odmowy udostępnienia dokumentów (i innych nośników). Ad. 2 Ustawa określa minimalne warunki jakie musi spełnić przedsiębiorca (np. brak karalności) aby móc w ogóle podjąć działalność	Uwaga nie została uwzględniona. Ad. 1. W opinii Ministerstwa Infrastruktury udaremnianie kontroli przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów nie jest naruszeniem, aby zostało zakwalifikowane jako rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej. Ad. 2. Należy zauważyć, że w przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia	Podtrzymanie uwagi. Ad 1. Jeżeli jedną z przesłanek jest odmowa udostępnienia dokumentów, to tym bardziej powinno być nią udaremnianie kontroli np. poprzez

		<p>wykonywania w jej obecności czynności kontrolnych).</p> <p>2. Pojawia się również wątpliwość czy zaprzestanie spełniania przez przedsiębiorcę warunków z art. 83 ust. 3 pkt 2 i 3 również nie powinno być traktowane jako rażące naruszenie warunków prowadzenia działalności.</p> <p>3. Konstrukcja przepisów budzi również wątpliwość w kontekście realnych możliwości stwierdzenia przez organ po fakcie przeprowadzenia badania technicznego bez wymaganego wyposażenia czy braku spełnienia wymaganych warunków lokalowych.</p>	<p>regulowaną. Pojawia się wątpliwość czy zaprzestanie spełnienia tych warunków samo w sobie nie powinno stanowić podstawy do stwierdzenia, że doszło do rażącego naruszenia prawa w zakresie prowadzenia działalności regulowanej.</p> <p>Ad. 3 Przepis w proponowanym kształcie będzie rodził problemy interpretacyjne. Zgodnie z art. 83 ust. 4 i 5 ustawy SKP może prowadzić przedsiębiorca, który:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; - posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. <p>Tymczasem proponowany przepis nie pozwala na uznanie, że doszło do rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej od tego, czy przedsiębiorca przestał utrzymywać potencjał konieczny do prowadzenia działalności regulowanej tylko od tego, czy organ będzie w stanie wykazać czy</p>	<p>diagnostów zostanie prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe albo została otwarta likwidacja lub ogłoszona upadłość w stosunku do przedsiębiorcy, starosta powinien wydać decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej. W związku z powyższym, proponujemy, aby zaprzestanie spełniania warunków, o których mowa w art. 83 ust. 3 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tak jak w przypadku przepisów dotyczących działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów nie zostało zakwalifikowane jako rażące naruszenie warunków prowadzenia działalności.</p> <p>Ad. 3. Przepis należy interpretować jako dopuszczenie do przeprowadzania badań technicznych pojazdów mimo braku obowiązkowych urządzeń lub jako niesprawność urządzeń.</p>	<p>zamknięcie SKP na planowany czas przeprowadzenia kontroli – gdyż jest to wręcz działanie dalej idące. W innej sytuacji osoba zamykająca stację na czas kontroli będzie w lepszej sytuacji niż ta, która odmówi udostępnienia dokumentów. W konsekwencji korzystniejszym rozwiązaniem będzie brak współpracy z organem prowadzącym kontrolę, co jest sprowadzeniem sprawy do absurdu.</p> <p>Ad 3. Rozumiemy intencję resortu, ale skoro wciąż jesteśmy na etapie projektowanego aktu prawnego, to lepiej zamiast proponowania już na tym etapie kierunku interpretacji przesądzić rzecz jednoznacznie na poziomie przepisu. Wyjaśnienie nie odpowiada literalnemu brzmieniu przepisu i nie odnosi się do realnych możliwości stwierdzenia przez organ „po fakcie”</p>
--	--	---	---	---	--

			konkretne badanie techniczne (przy którym kontrolujący nie był obecny) było przeprowadzone przy brakach w wyposażeniu.		opisanych projektowanym przepisie sytuacji. w
12.	Art. 1 pkt 14 (w zakresie art. 83e Prawa o ruchu drogowym)	<p>1. Uwaga ogólna – przepisy dotyczące wymagań lokalowych są lakoniczne, a do projektu nie dołączono proponowanego rozporządzenia wykonawczego.</p> <p>2. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów, zatem warto byłoby doprecyzować, że wymaga się, aby przedsiębiorca prowadzący OSD wykazał, że sam posiada okręgową SKP bądź posiada umowę z przedsiębiorcą prowadzącym okręgową OSP do udostępnienia stacji na potrzeby prowadzenia szkolenia praktycznego.</p> <p>3. W odniesieniu do wymogu zawartego w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit a w przepisie należałoby uwzględnić nazewnictwo dyscyplin naukowych zarówno na gruncie rozporządzenia z 2011 r. w sprawie obszarów wiedzy, dziedzin nauki i sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych (gdzie rzeczywiście wyróżnia się dyscypliny mechanika i transport) jak i dostosować przepis do wymogów rozporządzenia z 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych, gdzie takiego podziału już nie ma.</p>	<p>Ponieważ wskazany przepis określa warunki dla wykonywania działalności gospodarczej regulowanej wskazane jest, aby przepisy pozostawiały jednak mniejsze pole do interpretacji znaczenia pojęć, których użyje ustawodawca. Brak projektu rozporządzenia wykonawczego utrudnia ocenę proponowanych rozwiązań.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Ad. 1. Projekty aktów wykonawczych zostaną załączone do projektu ustawy na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów i będą podlegać odrębnej procedurze konsultacji publicznych. Należy zwrócić uwagę, że zbliżone wymagania dotyczące wymagań lokalowych dotyczą prowadzenia działalności w formie ośrodków szkolenia kierowców, które są także działalnością regulowaną.</p> <p>Ad. 2. Wprowadzenie wymagania posiadania stacji kontroli pojazdów spełniającej wymagania do przeprowadzania badań technicznych właściwych dla okręgowej stacji kontroli pojazdów czy zawarcie umowy z przedsiębiorcą prowadzącym okręgową stację kontroli pojazdów przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów wiązałoby się z dodatkowymi kosztami na dostosowanie się do nowych przepisów w celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów a w konsekwencji wymagałoby określenia dłuższego okresu vacatio legis. Natomiast określenie dłuższego okresu vacatio legis spowodowałoby ponownie zróżnicowanie w poziomie szkolenia kandydatów na diagnostów, co przełożyłoby się na funkcjonowanie systemu badań technicznych.</p> <p>Ad. 3. Projekt ustawy w zakresie stosowania poprawnego nazewnictwa dyscyplin naukowych został uzgodniony z Ministrem Edukacji i Nauki.</p>	<p>Podtrzymanie uwag. Odpowiedzi nie na temat i nie odnoszą się do zgłoszonych problemów.</p> <p>1. Jeżeli istnieje projekt aktu wykonawczego prosimy o jego dołączenie już na tym etapie prac legislacyjnych.</p> <p>2. Uwaga dotyczyła doprecyzowania przepisu, a nie nakładania obowiązku posiadania własnej okręgowej SKP.</p> <p>3. Uwaga sprowadzała się do uwzględnienia obu rozporządzeń i być może wcześniejszych aktów prawnych – bez tego będzie problem z przypisaniem dziedzin nauki i dyscyplin naukowych dla osób, które rozpoczęły edukację na podstawie nowych przepisów dotyczących szkolnictwa wyższego.</p> <p>4. Uwaga 4 sprowadzała się do wskazania nieprecyzyjności</p>

		4. Wątpliwości budzi użycie w art. 83 ust. 1 pkt 2 lit. b sformułowania „praktyka zawodowa w dziedzinie związanej z motoryzacją”. Takie sformułowanie funkcjonuje co prawda na gruncie Prawa o ruchu drogowym w odniesieniu do rzeczoznawcy samochodowego, co nie zmienia faktu, że jest to określenie mało precyzyjne.		Dostosowanie przepisu do <i>rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych</i> (Dz. U. poz. 1818) sprawi, że osoby, które spełniają pozostałe wymagania, a zdobyły wykształcenie przed 2018 r. nie będą mogły ubiegać się o zatrudnienie jako wykładowca w ośrodku szkolenia diagnostów. Ad. 4. W tym wypadku wprowadzenie zawężenia w zakresie rodzaju praktyki jest nieuzasadnione, ponieważ ograniczenie mogłoby negatywnie wpłynąć na rekrutację niezbędnej kadry dydaktycznej (wykładowców).	pojęcia użytego w projekcie, a nie jego zawężenia. Po treści wyjaśnienia można odnieść wrażenie, że projektodawcy sami nie wiedzą co mieli na myśli.
13.	Art. 1 pkt 14 (w zakresie art. 83i i n. Prawa o ruchu drogowym)	Jak w uwadze ogólnej – kwestionujemy ograniczenie kompetencji starostów w zakresie nadzoru nad diagnostami. Wprowadzenie swoistego dualizmu nadzoru nie sprzyja efektywnemu wydatkowaniu środków publicznych, nie ma żadnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i na pewno nie sprzyja budowaniu przyjaznego dla przedsiębiorców otoczenia prawnego, z uwagi na zwiększenie liczby prowadzonych kontroli.		Uwaga nie została uwzględniona. Wyjaśnienia w tym zakresie zostały przedstawione w stanowisku do uwagi 1 i 2. W opinii Ministerstwa Infrastruktury zwiększenie liczby kontroli przyczyni się do wyeliminowania stosowania praktyk sprzecznych z prawem, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Podtrzymanie uwagi. Uzasadnienie jak w przypadku uwagi nr 1.
14.	Art. 1 pkt 14 (w zakresie art. 83f ust. 4 Prawa o ruchu drogowym)	Skreślić przepis.	Przepis w obecnym kształcie będzie rodził wątpliwości interpretacyjne. Należy założyć, że przepis będzie miał zastosowanie np. do publicznych szkół, placówek i centrów kształcenia z uwagi na obowiązujące przepisy ustawy o finansach publicznych (w tym zasady planowania budżetu oraz zwrotu środków na koniec roku	Uwaga nie została uwzględniona. Z projektowanych przepisów nie wynika, że przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów będzie zobowiązany do poniesienia opłaty za uczestnictwo w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.	Podtrzymanie uwagi. Omyłkowo w uwadze wskazano na art. 83e ust. 4 – chodzi o art. 84f ust. 4 „Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową

			budżetowego) będzie niezastosowalny.	Wskazanie podmiotu, którego przychodem jest opłata za uczestnictwo w seminariach jest materia ustawową.	jednostek, o których mowa w ust. 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem ośrodka szkolenia diagnostów.”
15.	Art. 1 pkt 22 (w zakresie art. 140 n)	Proponujemy skreślić w art. 140n ust. 6, jednocześnie w zakresie przesłanek odstąpienia od wymierzenia kary i miarkowania należałoby doprecyzować czy przesłanki te stosuje się obok czy w miejsce tych wynikających z KPA.	Obecnie w k.p.a. jest przepis kolizyjny (art. 189a §2) dający pierwszeństwo przepisom ogólnym w zakresie w nich uregulowanym. Pomimo tego na tle tego przepisu powstają wątpliwości interpretacyjne czy zasady miarkowania i odstąpienia od wymierzania kary wynikające z Prawa o ruchu drogowym powinny być stosowane zamiast czy obok tych wynikających z k.p.a. Przykładem jest niedawny wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim II SA/Go 293/21. Odnosząc powyższe również do planowanej regulacji – w projektowanym art. 140mc wskazano przesłanki odstąpienia od wymierzenia kary. Pytanie czy przy takiej konstrukcji przepisu, można poza tymi przesłankami stosować te wynikające art. 189f k.p.a.?	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 189a § 2 <i>ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 735) w przypadku uregulowania w przepisach odrębnych: 1) przesłanek wymiaru administracyjnej kary pieniężnej, 2) odstąpienia od nałożenia administracyjnej kary pieniężnej lub udzielenia pouczenia, 3) terminów przedawnienia nakładania administracyjnej kary pieniężnej, 4) terminów przedawnienia egzekucji administracyjnej kary pieniężnej, 5) odsetek od zaległej administracyjnej kary pieniężnej, 6) udzielania ulg w wykonaniu administracyjnej kary pieniężnej - przepisów niniejszego działu w tym zakresie nie stosuje się. Natomiast zgodnie z brzmieniem projektowanego art. 140n ust. 6 ustawy „do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140m–140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego.” W opinii Ministerstwa Infrastruktury projektowany przepis nie powinien budzić wątpliwości, ponieważ odsyła do zakresu nieuregulowanego.	Podtrzymanie uwagi. Po pierwsze, celem uwagi było zasygnalizowanie, że art. 189a § 2 k.p.a. niejako konsumuje proponowany art. 140n ust. 6. Po drugie jednak – co ważniejsze – celem było zwrócenie uwagi na niekompletność dzisiejszej konstrukcji art. 140n Prawa o ruchu drogowym. Warto zacytować fragment przywołanego wyroku WSA w Gorzowie Wielkopolskim: „Nadto mając na względzie podnoszone przez stronę okoliczności dotyczące jej stanu zdrowia oraz sytuacji życiowej i majątkowej należy odnieść się do kwestii czy w sprawie znajdują zastosowanie wyłącznie dyrektywy wymiaru kary administracyjnej zawarte w art. 140n ust. 4 p.r.d., czy również

					<p>dyrektywy zawarte są w pkt od 1 do 7 art. 189d k.p.a.. Zdaniem sądu ten drugi przepis znajduje również zastosowanie w przypadku kary administracyjnej określonej w art. 140mb p.r.d. Przyjęcie poglądu, że przepis art. 140n ust. 4 p.r.d. w sposób autonomiczny i wyczerpujący reguluje dyrektywę wymiaru kary administracyjnej w sprawie naruszałoby bowiem fundamenty normatywne i aksjologiczne całej regulacji ogólnej dotyczącej administracyjnych kar pieniężnych przewidzianej działem IVa kodeksu postępowania administracyjnego, która ma mieć charakter ogólny i stosowalny w całym obszarze administracyjnych kar pieniężnych. Mając też na względzie funkcje, cel i cały kontekst systemowy tej kary nie sposób uznać, że dyrektywy jej wymiaru mogą być zawężone i</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>surowsze w stosunku do dyrektyw dotyczących wymiaru kar za zdecydowanie bardziej szkodliwe i niebezpieczne społecznie delikty administracyjne. Prowadziłoby to do naruszenia chronionych konstytucyjnie zasad równości i proporcjonalności.</p> <p>Stąd też organy stosując tę karę, w ramach przedziału określonego w przepisie art. 140mb p.r.d (od 200 do 1000 zł), powinny brać pod uwagę również dyrektywy wynikające z art. 189d k.p.a. Z tych samych racji do kary administracyjnej regulowanej art. 140 mb i art. 140n ust. 4 p.r.d. znajduje zastosowanie instytucja odstąpienia od wymierzenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 187f k.p.a.”.</p> <p>W konsekwencji nie można przyjąć a priori, że lakoniczne uregulowanie z Prawa o</p>
--	--	--	--	--	--

					<p> ruchu drogowym wykluczy stosowanie przepisów działu IVa k.p.a.</p>
16.	OSR	<p>Niezrozumiały jest zapis w OSR odnoszący się do źródeł finansowania zadań cyt.: „Starosta (JST) – samofinansowanie na zasadach dotychczasowych (opłata skarbową)”. W projekcie przewidziano nałożenie na starostów zadań związanych z prowadzeniem rejestrów i nadzorem nad ośrodkami szkolenia diagnostów bez oszacowania skutków regulacji i wskazania źródeł finansowania.</p>	<p>Wpływy z opłaty skarbowej, nawet jeżeli są pierwotnie wpłacane w kasie starostwa powiatowego, stanowią dochód gminy będącej siedzibą powiatu. Opłaty skarbowe nie stanowią źródeł finansowania zadań realizowanych przez starostów. Jedynym wyjątkiem w tym zakresie są miasta na prawach powiatu.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona. W pkt 6 oceny skutków regulacji został uwzględniony również przychód z tytułu wpisu przedsiębiorców do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Odnosząc się do braku wskazania źródeł finansowania należy zauważyć, że starostowie będą pełnić nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów zamiast nadzoru nad diagnostami.</p>	<p>Podtrzymanie uwagi. Na wstępie chcemy raz jeszcze podkreślić, że wpływy z tytułu opłaty skarbowej nie stanowią dochodów powiatów. A idąc dalej i przechodząc do sedna: ograniczenie zakresu nadzoru nie oznacza, że nie będzie on w ogóle wykonywany – a co za tym idzie wciąż będzie generował koszty.</p>
17.	OSR	<p>Wątpliwości budzi zapis w OSR uzasadniający wzrost opłaty za wydanie dokumentu potwierdzającego uprawnienia diagnosty: - w zakresie wysokości opłaty; - szacowanego zatrudnienia; - zmiany podmiotu uprawnionego do uzyskiwania dochodów z opłaty.</p>	<p>Opłata skarbowa co do zasady należy do dochodów własnych gmin, niezależnie od tego, jaki organ władzy publicznej realizuje określone zadanie. Takie rozwiązanie przyjęte na gruncie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Negatywnie odnosimy się do praktyki polegającej na zmianie w ustawach szczególnych opłat skarbowych na opłaty innego rodzaju (abstrahując od wielkości ubytku dochodów) i wskazywanie jako jej beneficjenta podmiotu zależnego od Skarbu Państwa. W OSR nie wskazano żadnego uzasadnienia dla 10-krotnego podniesienia opłaty za wydanie dokumentu poświadczającego</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona. W projekcie ustawy wskazano, że maksymalna wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie może przekroczyć 100 zł i będzie stanowiła przychód Transportowego Dozoru Technicznego. OSR zostanie uzupełniony o poniższy fragment: „Wskazana wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty powinna pokryć koszty czynności administracyjnych do których należą koszty wydania świadectwa kompetencji diagnosty i koszty materiałów. Opłatę będzie pobierał Transportowy Dozór Techniczny, który jest państwową osobą prawną a nie jednostką samorządu terytorialnego”. Odnosząc się do zatrudnienia 4 pracowników do wydawania decyzji w sprawie świadectwa kompetencji diagnostów należy zauważyć, Ci pracownicy oprócz prowadzenia postępowań administracyjnych będą mogli wykonywać</p>	<p>Podtrzymanie uwagi. Oczekiwaliśmy co najmniej odpowiedzi, według której pracownicy oprócz prowadzenia postępowań administracyjnych będą wykonywali również inne zadania – a nie, że „będą mogli wykonywać również inne powierzone zadania, jeżeli będą posiadać odpowiednie kwalifikacje”.</p>

			<p>posiadanie przez diagnostę uprawnień. Sprawy w zakresie wydawania decyzji w sprawie świadectwa kompetencji, będą prostymi sprawami administracyjnymi, wydawanym na podstawie dokumentów i oświadczeń złożonych przez wnioskodawcę, a postępowanie nie będzie wymagało ani przeprowadzenia postępowania dowodowego ani dopuszczenia do postępowania innych stron. Biorąc pod uwagę liczbę wydawanych obecnie zaświadczeń zatrudnienie aż 4 pracowników do wykonania tego zadania wydaje się nieuzasadnione koniecznym nakładem pracy.</p>	<p>również inne powierzone zadania, jeżeli będą posiadać odpowiednie kwalifikacje.</p>	
--	--	--	---	--	--