

Proponowane zmiany

do projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia

Legenda:

- **czcionką pogrubioną** w lewej kolumnie zaznaczono tekst, którego dotyczyć ma poprawka;
- **czcionką czerwoną** w prawej stronie tabeli zaznaczono tekst przeznaczony do wykreślenia;
- **czcionką niebieską** oznaczono tekst stanowiący uzasadnienie proponowanych zmian;
- znak (...) oznacza tekst ustawy nie objęty zakresem proponowanych zmian.

Art. 38 1. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o: 1) potrzebie zamiany danych i informacji zawartych w świadectwie homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku zmiany warunków stanowiących podstawę do wydania tego świadectwa; 2) zawieszeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu; 3) zakończeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu; 4) zagrożeniu dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska stwierdzonym w pojeździe na skutek montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu. 2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Dyrektor TDT dokonuje oceny zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego świadectwa, a następnie niezwłocznie informuje podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o: 1) konieczności uzyskania zmiany tego świadectwa po przeprowadzeniu badań homologacyjnych albo bez przeprowadzenia tych badań; 2) konieczności uzyskania nowego świadectwa, jeżeli zakres zmian wykracza poza istotne cechy homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, albo	Art. 38 1. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o: 1) potrzebie zamiany danych i informacji zawartych w świadectwie homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku zmiany warunków stanowiących podstawę do wydania tego świadectwa; 2) zawieszeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu; 3) zakończeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu; 4) do wykreślenia cały punkt 4. 2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Dyrektor TDT dokonuje oceny zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego świadectwa, a następnie niezwłocznie informuje podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o: 1) konieczności uzyskania zmiany tego świadectwa po przeprowadzeniu badań homologacyjnych albo bez przeprowadzenia tych badań; 2) konieczności uzyskania nowego świadectwa, jeżeli zakres zmian wykracza poza istotne cechy homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, albo
--	---

3) braku potrzeby zmiany danych i informacji zawartych w uprzednio wydanym świadectwie. 3. W przypadku zamiaru wznowienia zawieszonych działalności gospodarczej o której mowa w ust. 1 pkt 2, Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu. 4. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu po zakończeniu działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1 pkt 3, przekazuje Dyrektorowi TDT wyciągi ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub ich kopie, w postaci papierowej lub elektronicznej, w terminie do 30 dni od dnia zakończenia działalności. 5. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt. 4, Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, wydane świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust 3: 1) w całości, jeżeli montażu dokonał podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i wzywa ten podmiot do usunięcia zagrożenia w terminie do 14 dni od dnia otrzymania wezwania albo 2) w odniesieniu do zakładu montującego, który dokonał montażu instalacji w pojeździe i wzywa podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu od usunięcia zagrożenia w terminie do 14 dni od dnia otrzymania wezwania 6. Decyzji administracyjnej o zawieszeniu świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. 7. Po uzyskaniu od podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu informacji o usunięciu zagrożeń, Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu w celu potwierdzenia ich usunięcia. 8. W przypadku potwierdzenia przez Dyrektora TDT w protokole z kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu usunięcia zagrożeń, o których mowa w ust. 1 pkt. 4, decyzja o zawieszeniu świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3 wygasa z mocy prawa.	3) braku potrzeby zmiany danych i informacji zawartych w uprzednio wydanym świadectwie. 3. W przypadku zamiaru wznowienia zawieszonych działalności gospodarczej o której mowa w ust. 1 pkt 2, Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu. 4. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu po zakończeniu działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1 pkt 3, przekazuje Dyrektorowi TDT wyciągi ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub ich kopie, w postaci papierowej lub elektronicznej, w terminie do 30 dni od dnia zakończenia działalności. 5. do wykreślenia cały ustęp 5. 6. do wykreślenia cały ustęp 6. 7. do wykreślenia cały ustęp 7. 8. do wykreślenia cały ustęp 8.
---	--

Uzasadnienie:

Art. 38 ust 1 pkt. 4 wprowadza możliwość raportowania o zagrożeniu przez każdy podmiot dokonujący montażu instalacji gazowej, w stosunku do każdego pojazdu, nawet takiego, w którym instalacja została zamontowana przez inny podmiot montujący. Taka denuncjacja z automatu wiąże się z zawieszeniem świadectwa homologacji. Przyjęta konstrukcja może prowadzić lub nawet zachęcać do nieuczciwej konkurencji na rynku. Konsekwencją usunięcia art. 38 ust. 1 pkt. 4 jest też konieczność usunięcia ustępów: 5, 6, 7 i 8.

Wystarczającym narzędziem dla zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonujących instalacji zasilania gazem jest art. 38 ust 1 pkt. 1. oraz system kontrolny przewidziany w art. 52.

Art. 39. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, cofa albo zmienia świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku: 1) niepowiadomienia Dyrektora TDT przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o stwierdzeniu w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożeń dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska 2) niepodjęcia działań polegających na usunięciu zagrożeń dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska, 3) złożenia wniosku o cofnięcie świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.	Art. 39. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, cofa albo zmienia świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku: 1) do wykreślenia cały punkt 1. 2) do wykreślenia cały punkt 2. 3) złożenia wniosku o cofnięcie świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.
--	---

Uzasadnienie:

Regulacja art. 39 w zakresie punktów 1 i 2 jest konsekwencją zapisu art. 38 ust 1 pkt 4 wprowadzającego instytucję denuncjacji. Wykreślenie art. 38 ust. 1 pkt 4 wymaga również usunięcia art. 39 pkt 1 i 2.

Art. 40. Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, wygasa z dniem: 1) wykreślenia podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego albo odpowiedniego rejestru państwa właściwego dla siedziby podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem;	Art. 40. Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, wygasa z dniem: 1) wykreślenia podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego albo odpowiedniego rejestru państwa właściwego dla siedziby podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem;
---	---

2) wejścia w życie nowych wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1, stanowiących podstawę do udzielenia świadectwa homologacji.	2) do wykreślenia cały punkt 2.
--	---------------------------------

Uzasadnienie:

Zapis skandaliczny. Oznacza wygaśnięcie świadectwa homologacji, automatycznie, z chwilą wejścia w życie nowych wymagań będących podstawą do udzielania świadectwa homologacji. Rozporządzenie wydane na podstawie art. 58 ust. 1 z definicji będzie odsyłało do innych aktów prawnych, a te zmieniają się dość często. Przedmiotowa regulacja w praktyce oznacza, iż działalność podmiotów dokonujących montażu instalacji zasilania gazem, sprowadzi się do permanentnego pozostawania w stanie oczekiwania na wydanie świadectwa homologacji. Ten proces trwa bowiem kilka miesięcy i można założyć iż koresponduje z częstotliwością zmian, które będą prowadziły do wygaśnięcia „starego” świadectwa homologacji.

Można tu zadać retoryczne pytanie: czy zmiana przepisów kodeksu drogowego może z automatu prowadzić do unieważnienia wszystkich wcześniej wydanych praw jazdy ? czy zmiana przepisów prawa budowlanego może skutkować tym, iż unieważniamy wszystkie wcześniej wydane pozwolenia na budowę ?

Przepis art. 40 pkt 2 wiąże się z przepisem art. 79 ust 2 pkt 5, stanowiącym, iż z chwilą wygaśnięcia świadectwa homologacji, wyciągi wydane na ich podstawie stają się **nieważne**. Dprowadzamy zatem do stanu, kiedy kilka milionów samochodów poruszających się po drogach z dnia na dzień traci homologację na zamontowaną w nich instalację zasilania gazem.

Proponowane przez Sejm regulacje w istocie zmierzają do zniszczenia całej gałęzi gospodarki związanej z instalacjami zasilania gazem pojazdów. Warto przypomnieć, iż jest to branża oparta wyłącznie na kapitale polskim, zarówno jeżeli chodzi o producentów tych instalacji, jak i setek tysięcy mniejszych i większych warsztatów samochodowych dokonujących montażu tychże instalacji. Finalnie proponowany projekt sejmowy jest wymierzony w kilka milionów Polaków korzystających z tańszego źródła paliwa dla posiadanych przez nich samochodów. Jawi się pytanie, komu i z jakich powodów zależy na zniszczeniu tej branży oraz na pogorszeniu sytuacji ekonomicznej milionów Polaków ?

Art. 52. Dyrektor TDT przeprowadza, za opłatą, kontrolę zgodności: 1. (...) 2. (...) 3. (...) 4. W przypadku niepotwierdzenia się zastrzeżeń w toku przeprowadzonej kontroli zgodności, o której mowa w ust. 2 pkt 2, opłaty nie pobiera się.	Art. 52. Dyrektor TDT przeprowadza, za opłatą, kontrolę zgodności: Do wykreślenia przerzucenia kosztów kontroli na kontrolowanego. Kontrole skarbowe, kontrole zusowskie nie są finansowane przez kontrolowanego. 1. (...) 2. (...) 3. (...) 4. W przypadku niepotwierdzenia się zastrzeżeń w toku przeprowadzonej kontroli zgodności, o której mowa w ust. 2 pkt 2, opłaty nie pobiera się. Do wykreślenia cały punkt 4.
--	---

5. Dyrektor TDT może upoważnić, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt. 2 służbę techniczną do przeprowadzenia kontroli zgodności. W przypadku upoważnienia służby technicznej opłatę za kontrolę pobiera służba techniczna. 6. (...) 7. (...) 8. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności Dyrektor TDT: 1) (...) 2) zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, której nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności: a) (...) b) (...) - (...) - (...) 9. Po uzyskaniu od podmiotu kontrolowanego informacji o usunięciu nieprawidłowości, Dyrektor TDT przeprowadza kolejną kontrolę zgodności w celu potwierdzenia usunięcia tych nieprawidłowości. 10. (...) 11. Jeżeli nieprawidłowości nie zostały usunięte, Dyrektor TDT cofa wydane świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.	5. Dyrektor TDT może upoważnić, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt. 2 służbę techniczną do przeprowadzenia kontroli zgodności. W przypadku upoważnienia służby technicznej opłatę za kontrolę pobiera służba techniczna. 6. (...) 7. (...) 8. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności Dyrektor TDT: 1) (...) 2) zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, której nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności: <i>jeżeli stwierdzone uchybienia bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu użytkowania pojazdów wprowadzonych do ruchu lub negatywnie wpływają na środowisko w stopniu większym niż jest to dopuszczalne we właściwych przepisach może mocą decyzji administracyjnej, której może nadać rygor natychmiastowej wykonalności, zawiesić :</i> a) (...) b) (...) - (...) - (...) 9. Po uzyskaniu od podmiotu kontrolowanego informacji o usunięciu nieprawidłowości, Dyrektor TDT przeprowadza kolejną kontrolę <i>uzupełnienie kontroli</i> zgodności, w celu potwierdzenia usunięcia tych nieprawidłowości <i>i zakończenia kontroli.</i> 10. (...) 11. Jeżeli nieprawidłowości nie zostały usunięte, Dyrektor TDT cofa wydane świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. <i>Jeżeli nieprawidłowości nie zostały usunięte, Dyrektor TDT, w zależności od rodzaju kontrolowanego podmiotu i</i>
---	---

12. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia kontroli zgodności Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lub w art. 31 ust. 3, lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu, do czasu poddania się kontroli zgodności. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. 13. (...)	poczynionych ustaleń co do odpowiedzialności za stwierdzone nieprawidłowości, wydaje decyzję administracyjną, której może nadać rygor natychmiastowej wykonalności którą: a) cofa wydane świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu lub b) zmienia wydane świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu poprzez wykreślenie danego zakładu montującego. 12. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia kontroli zgodności, w terminie 3 miesięcy od daty skutecznego doręczenia zawiadomienia o kontroli, Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lub w art. 31 ust. 3, lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, do czasu poddania się kontroli zgodności. Decyzji może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Przepisu nie stosuje się w czasie klęsk żywiołowych dotyczących obszaru gdzie ma siedzibę kontrolowany, pandemii, wojny i innych zdarzeń uniemożliwiających poddanie się kontroli z przyczyn niezależnych od kontrolowanego. 13.(...)
---	---

Uzasadnienie:

Kontrola administracyjna nie powinna być finansowana przez Kontrolowanego. Nawet kontrole skarbowe, czy zusowskie nie są finansowane w taki sposób. Rodzi to niebezpieczeństwo sztucznego mnożenia kontroli w celu wygenerowania przychodu dla instytucji kontrolujących.

Ewentualne nieprawidłowości nie mogą być zrównywane co do ciężaru gatunkowego. Drobne nieprawidłowości nie mogą prowadzić do zawieszenia świadectwa homologacji.

Sankcja za nieusunięcie nieprawidłowości musi być wymierzona w podmiot odpowiedzialny za stwierdzone nieprawidłowości – warsztat montujący lub producenta (dystrybutora) instalacji. Sankcja nie może dotyczyć podmiotu, który nie ponosi odpowiedzialności za stwierdzoną nieprawidłowość.

Czas niemożności skontrolowania podmiotu kontrolowanego musi dawać realną szansę na jej przeprowadzenie i uwzględniać sytuacje losowe.

Art. 58. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia: 1) Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;	Art. 58. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia: 1) Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu typu M, N, O, L, T, C.
---	---

Uzasadnienie:

Istnieje potrzeba aby przepisy wykonawcze dostrzegały różnicę pomiędzy poszczególnymi typami pojazdów w których można montować dodatkowe instalacje zasilania gazem. Dookreślenie w przepisie typu pojazdów wymusi na organie władzy wykonawczej dostrzeżenie tych różnic.

	Dodaje się art. 58a w brzmieniu: 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowych napędów elektrycznych służących do napędu pojazdów kategorii M, N, O, L, T, C, silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi 2) szczegółowe czynności władzy homologacyjnej i służby technicznej w procedurze homologacji dodatkowych napędów elektrycznych; 3) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności montażu dodatkowego napędu elektrycznego; 4) wzory dokumentów związanych z homologacją dodatkowego napędu elektrycznego pojazdu; 5) sposób numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowego napędu elektrycznego pojazdu;
--	---

Uzasadnienie:

Istnieje potrzeba również uregulowania aktem wykonawczym w randze rozporządzenia sytuacji montażu dodatkowych instalacji związanych z napędem elektrycznym. W chwili obecnej, wobec braku uregulowań, podmiot dokonujący takich modyfikacji jest zmuszony wykonywać indywidualne opinie techniczne, które

weryfikowane są przez diagnostę, który w tym zakresie nie ma żadnych narzędzi, ani wskazówek w obowiązujących przepisach.

Art. 69. 1. Za czynności związane z systemami homologacji ustala się stawkę za godzinę pracy w wysokości 3,75% kwoty przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 504, 1504 i 2461), obowiązującej w dniu rozpoczęcia tych czynności i pomnożonej przez liczbę godzin wykonywania tych czynności. 2. Wysokość opłaty z tytułu: (...) 21) kontroli zgodności produkcji lub kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu – nie może być wyższa niż 8000 zł. 3. Do opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 20 i 21, dolicza się koszty związane z podróżą służbową w rozumieniu art. 77⁵ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140). 4. Wnioskodawca lub poddany kontroli uiszcza: 1) opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–20 i ust. 3, w wysokości i terminie wskazanych na rachunku wystawionym przez Transportowy Dozór Techniczny, 2) opłatę, o której mowa w ust. 2 pkt 21 i ust. 3, w wysokości i terminie wskazanych na rachunku wystawionym przez Transportowy Dozór Techniczny, a w przypadku upoważnienia służby technicznej do przeprowadzenia kontroli zgodności – na rachunku wystawionym przez tę służbę – przy czym termin nie może być krótszy niż 14 dni. 5. Wpływy z tytułu opłat, o których mowa w ust. 2 i 3, wraz z odsetkami, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego. 6. W przypadku umorzenia postępowania prowadzonego przez Dyrektora TDT w sprawach, o których mowa w ust. 2 pkt 1–20, na skutek wycofania wniosku przez wnioskodawcę, na którego żądanie postępowanie zostało wszczęte, strona ponosi opłatę za czynności wykonane do dnia wycofania wniosku. Wysokość opłaty ustala się, biorąc pod uwagę poniesione koszty, w tym zakres	Art. 69. 1. Za czynności związane z systemami homologacji ustala się stawkę za godzinę pracy w wysokości 3,75% kwoty przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 504, 1504 i 2461), obowiązującej w dniu rozpoczęcia tych czynności i pomnożonej przez liczbę godzin wykonywania tych czynności. 2. Wysokość opłaty z tytułu: (...) 21) kontroli zgodności produkcji lub kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu – nie może być wyższa niż 8000 zł. 6. Do opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 20 i 21, dolicza się koszty związane z podróżą służbową w rozumieniu art. 77⁵ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140). 7. Wnioskodawca lub poddany kontroli uiszcza: 1) opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–20 i ust. 3, w wysokości i terminie wskazanych na rachunku wystawionym przez Transportowy Dozór Techniczny, 2) opłatę, o której mowa w ust. 2 pkt 21 i ust. 3, w wysokości i terminie wskazanych na rachunku wystawionym przez Transportowy Dozór Techniczny, a w przypadku upoważnienia służby technicznej do przeprowadzenia kontroli zgodności – na rachunku wystawionym przez tę służbę – przy czym termin nie może być krótszy niż 14 dni. 8. Wpływy z tytułu opłat, o których mowa w ust. 2 i 3, wraz z odsetkami, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego. 6. W przypadku umorzenia postępowania prowadzonego przez Dyrektora TDT w sprawach, o których mowa w ust. 2 pkt 1–20, na skutek wycofania wniosku przez wnioskodawcę, na którego żądanie postępowanie zostało wszczęte, strona ponosi opłatę za czynności wykonane do dnia wycofania wniosku. Wysokość opłaty ustala się,
---	--

wykonanych czynności oraz stawki godzinowe za czas pracy osób wykonujących czynności. 7. Opłata, o której mowa w ust. 6, zostanie określona na rachunku stanowiącym załącznik do decyzji umarzającej postępowanie wydanej przez Dyrektora TDT. W przypadku upoważnienia przez Dyrektora TDT służby technicznej do przeprowadzenia kontroli zgodności opłata, o której mowa w ust. 2 pkt 21 i ust. 3, za jej przeprowadzenie stanowi przychód służby technicznej.	biorąc pod uwagę poniesione koszty, w tym zakres wykonanych czynności oraz stawki godzinowe za czas pracy osób wykonujących czynności. 8. Opłata, o której mowa w ust. 6, zostanie określona na rachunku stanowiącym załącznik do decyzji umarzającej postępowanie wydanej przez Dyrektora TDT. W przypadku upoważnienia przez Dyrektora TDT służby technicznej do przeprowadzenia kontroli zgodności opłata, o której mowa w ust. 2 pkt 21 i ust. 3, za jej przeprowadzenie stanowi przychód służby technicznej. Do wykreślenia cały artykuł.
---	---

Uzasadnienie:

Cały przepis art. 69 winien zostać usunięty. System kontroli nie powinien być finansowany przez kontrolowanego. Negatywny wynik kontroli może wiązać się z niekorzystnymi decyzjami merytorycznymi dla kontrolowanego, z ewentualną finansową karą administracyjną, ale nie z przerzuceniem ciężaru finansowego kontroli na kontrolującego. Powyższy mechanizm w połączeniu z brakiem limitu kontroli, uzależnieniem przychodów instytucji kontrolującej od ilości kontroli, premiami finansowymi dla pracowników instytucji kontrolującej, grozi licznymi patologiami i wypaczeniami na tym polu.

Jedna godzina pracy pracownika TDT na poziomie 3,75% przeciętnego wynagrodzenia brutto (tj. prawie 275 zł) jest stawką bardzo wysoką, co rodzi uzasadnione podejrzenie, iż celem systemu kontroli będzie przede wszystkim funkcja fiskalna.

Art. 79. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy: 1) (...) 2) (...) 3) Świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, 4) (...) 5) (...) 6) (...) - zachowują ważność. 2. Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy: 1. (...) 2. (...) 3. (...) 4. (...) 5. Wyciągu ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem	Art. 79. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy: 1) (...) 2) (...) 3) Świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, 4) (...) 5) (...) 6) (...) - zachowują ważność. 2).Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy: 1. (...) 2. (...) 3. (...) 4. (...) 5. Wyciągu ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
--	--

- zachowują ważność do czasu wygaśnięcia świadectwa, na podstawie którego zostały wydane. 3. (...) 4. (...)	- zachowują ważność do czasu wygaśnięcia świadectwa, na podstawie którego zostały wydane. 3. (...) 4. (...)
---	---

Uzasadnienie:

Przepis w proponowanym przez Sejm kształcie jest nieakceptowalny i rodzi olbrzymie negatywne konsekwencje nie tylko dla samej branży, ale użytkowników samochodów zasilanych gazem. Prowadzi do unieważnienia wyciągów ze świadectw homologacji dla wszystkich samochodów, które jeżdżą po naszych ulicach. Przepis art. 79 ust. 1 co prawda mówi że „stare” świadectwa zachowują ważność, jednakże z art. 40 pkt. 2 wynika, iż z chwilą nowych wymogów, które nota bene już są przygotowywane, wszystkie świadectwa homologacji wygasną z automatu. Bezpieczeństwo wynikające z art. 79 ust. 1 jest zatem iluzoryczne. Prawdziwa katastrofa wynika jednak z art. 79 ust. 2. Wyciąg ze świadectwa homologacji nie może wygasnąć NIGDY. Jest to bowiem dokument przypisany do pojazdu i on legitymizuje dopuszczenie go do ruchu z zainstalowaną legalnie instalacją zasilania gazem.

Można jedynie się domyslać, iż zamysłem autorów projektu ustawy jest wygenerowanie w przyszłości „pomocy” dla kilku milionów posiadaczy pojazdów zasilanych gazem, poprzez umożliwienie im legalizacji posiadanych instalacji za opłatą. Proponowana przez Sejm regulacja zmierza zatem do pozyskania środków do budżetu z kasy osób najmniej zarabiających, albowiem jak wynika ze statystyk większość właścicieli pojazdów z instalacjami zasilania gazem w pojazdach, to osoby niezamożne.

Warto również zauważyć, iż wyciągi ze świadectw homologacji, w zamysle projektu sejmowego, wydane ze świadectw homologacji uzyskanych po wejściu w życie nowej ustawy, nie będą uznawane za nieważne. Przepis art. 79 odnosi się bowiem do świadectw uzyskanych przed wejściem w życie ustawy. Bezsprzecznie jednak na mocy art. 40, nowe świadectwa też będą wygasły, albowiem zmieniać się będą warunki do których odwołuje się art. 40. Ustawa zatem tworzy dwa typy wyciągów ze świadectw homologacji: „stare” i „nowe”. Nowe będą zachowywały ważność po uchyleniu świadectwa homologacji, a „stare” staną się „nieważne”. Taki stan wygeneruje okazje dla budżetu państwa do „naprawienia” tej sytuacji i „pomocy” kilku milionom obywateli. Pytanie jaki będzie jednostkowy koszt dla obywatela „sanacji” jego wyciągu ze świadectwa homologacji... Problem dotyczy 3 mln. samochodów. Jeżeli opłata za „dodatkowy przegląd” konieczny w ramach „sanacji” wyciągu ze świadectwa homologacji wyniesie ok. 330 zł, wygeneruje do wpływów do budżetu na poziomie ok. 1 mld. zł. Będzie to forma dodatkowego, ekstraordynaryjnego podatku zapłaconego przez osoby korzystające z samochodów napędzanych gazem.