



WPL. 803. 2020. tP

Warszawa, dnia 26 listopada 2020 r.

**Pan**  
**Paweł Olszewski**  
**Posel na Sejm RP**  
**Przewodniczący**  
**Komisji Infrastruktury**  
**Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**  
ul. Wiejska 4/6/8  
00 – 902 Warszawa

*Szanowny Panie Przewodniczący*

w związku z pracami nad komisyjnym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk sejmowy nr 690, dalej: „Projekt”) oraz w związku ze skierowaniem Projektu do dalszych prac w sejmowej Komisji Infrastruktury, w załączeniu przekazuję uwagi Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów oraz Izby Rzemieślniczej w Łodzi – organizacji przedsiębiorców będących członkami działającej przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców Rady Przedsiębiorców.

Przedmiotowe uwagi wskazują na wady Projektu oraz proponują alternatywne rozwiązanie problemu poprzez zwolnienie z obowiązku ubezpieczenia pojazdów, co do których orzeczono przepadek na rzecz powiatu.

W związku z powyższym zwracam się z uprzejmą prośbą o rozpatrzenie przedmiotowych uwag i propozycji oraz w konsekwencji zainicjowanie stosownych działań legislacyjnych.

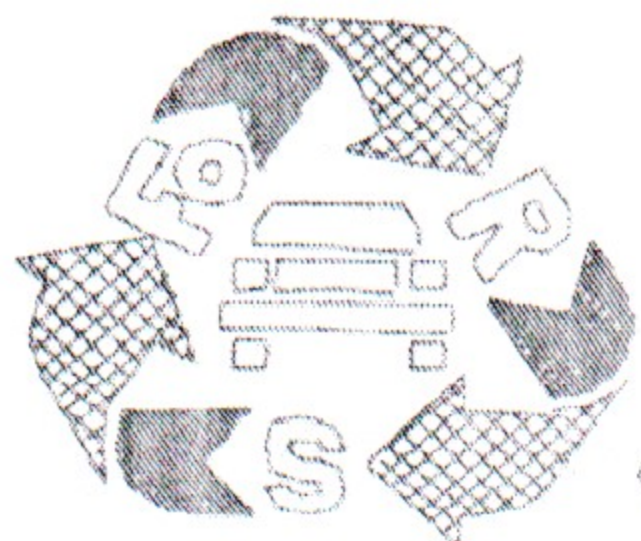
*Marek Woch*  
Z up. Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców  
Dyrektor Generalny

*Marek Woch*  
Dr n. pr. Marek Woch

Załączniki:

1. kopia stanowiska z dnia 29 października 2020 r., znak: FORS/106/2020,
2. kopia stanowiska z dnia 29 października 2020 r., znak: ZO/24/2020, z załącznikiem.





S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 29.10.2020 r.

Pan  
Paweł Olszewski  
Komisja Infrastruktury  
Sejm RP  
ul. Wiejska 4/6/8  
00-902 Warszawa

**FORS/106/2020**

**Dotyczy:** projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (druk sejmowy nr 690)

*Sejmowy Paweł Prawdniczy,*

W związku ze skierowaniem do Komisji Infrastruktury projektu zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym w imieniu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) składamy uwagi do proponowanych rozwiązań.

Problem, którego dotyczy w/w projekt jest znany naszemu środowisku. Widzimy potrzebę stworzenia uregulowań, które zwolnią samorzady z ciężaru opłacania składki ubezpieczenia OC pojazdów – najczęściej porzuconych przez swoich właścicieli, przechowywanych na powiatowych parkingach, a następnie przejmowanych przez powiaty na własność na podstawie orzeczenia sądu. W naszej ocenie jednak zaproponowane w projekcie rozwiązania nie są właściwe i otworzą drogę do usuwania z rejestrów pojazdów bez gwarancji, że pojazdy, które nadają się wyłącznie do recyklingu zostaną prawidłowo i zgodnie z przepisami zagospodarowane.

Zauważyć należy, że kwestie dotyczące wyrejestrowania pojazdów regulowane są także przepisami unijnymi tj. Dyrektywą 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji - art.5 ust. 3 Dyrektywy. Nie jest więc prawdziwe stwierdzenie, jakie znalazło się w uzasadnieniu projektu, że zagadnienia, których dotyczy projekt nie są regulowane prawem unijnym. Z tych względów uważamy za konieczne zbadanie, czy projekt jest zgodny z przepisami UE.

Dyrektywa nakłada bowiem na kraje członkowie obowiązek stworzenia takiego systemu, w którym wyrejestrowanie pojazdu wycofanego z eksploatacji odbywać się będzie wyłącznie na podstawie świadectwa złomowania.

„Państwa Członkowskie stworzą system, zgodnie z którym przedstawienie świadectwa złomowania będzie warunkiem wyrejestrowania pojazdu wycofanego z eksploatacji. Takie



świadczenie będzie wystawiane posiadaczowi i/lub właścicielowi kiedy pojazd wycofany z eksploatacji będzie przekazany do zakładu przetwarzania. Zakłady przetwarzania, które uzyskały zezwolenie zgodnie z art. 6, mogą wydawać świadectwa złomowania. Państwa Członkowskie mogą zezwolić producentom, sprzedawcom oraz punktom zbierania działającym w imieniu uprawnionego zakładu przetwarzania, do wydawania świadectw złomowania pod warunkiem że zagwarantują, że pojazd wycofany z eksploatacji jest przekazany do uprawnionego zakładu przetwarzania i że są one urzędowo zarejestrowane.”

W Polskim systemie prawnym takie zaświadczenie złomowania – tj. zaświadczenie o demontażu lub zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wystawione przez prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów po przyjęciu pojazdu do demontażu. Chodzi o to, aby zapewnić pełną kontrolę nad tym co dzieje się z pojazdami i zapobiec demontażowi wycofanych z eksploatacji pojazdów w szarej strefie. Zdecydowana większość pojazdów porzucona przez swych właścicieli, pozostająca na powiatowych parkingach, nadaje się wyłącznie do recyklingu, o czym zresztą piszą sami projektodawcy. Zatem po orzeczeniu przepadku pojazdu na rzecz powiatu, pojazdy w zdecydowanej większości powinny trafić do stacji demontażu. Z tych względów właściwszym rozwiązaniem byłoby zwolnienie z obowiązku opłacania składki oc dla tych pojazdów, w stosunku do których orzeczono przepadek na rzecz powiatu, a nowy właściciel – w tym wypadku starosta, uznaje, że pojazd przeznaczony będzie do demontażu, a zatem jest pojazdem wycofanym z eksploatacji czyli odpadem zgodnie z art. 3 pkt 6 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (tekst jednolity Dz.U. z 2019 r. z późn zm.) Skoro pojazd - odpad pozostaje na powiatowym parkingu, nie porusza się po drogach publicznych i nie stwarza zagrożenia dla użytkowników dróg, odpada cel, dla którego właściciele pojazdów mają obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. W tym miejscu nasuwa się pytanie, czy w obecnym stanie prawnym, po uznaniu przez powiat, że dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji – odpadem, podlega on obowiązkowemu ubezpieczeniu OC ?

To rozwiązanie byłoby też zgodne z przepisami unijnymi – pojazd będzie podlegał wyrejestrowaniu na ogólnych zasadach po przekazaniu pojazdu do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów i wystawieniu zaświadczenia o demontażu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu. W tym miejscu należy podkreślić, że właściciel pojazdu, w tym powiat, ma zgodnie z art. 18 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przekazać go wyłącznie do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów.

Natomiast, proponowane w projekcie rozwiązanie nie tylko nie jest zgodne z w/w Dyrektywą, ale też otworzy furtkę do sprzedaży pojazdów nadających się wyłącznie do recyklingu podmiotom nie prowadzącym stacji demontażu czy punktu zbierania pojazdów. Jeżeli pojazd zostanie wyrejestrowany i nie zostanie przekazany przez powiat do prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, to nie będzie żadnej kontroli nad tym, co się stanie z pojazdem – w większości przypadków trafi on po prostu do demontażu w szarej strefie. W pojedynczych przypadkach, pojazdy po badaniu technicznym, będą ponownie rejestrowane. Z naszych doświadczeń wynika, że zdecydowana większość pojazdów, których właściciele nie odebrali z powiatowych parkingów to wraki – nadające się wyłącznie do recyklingu. Z uwagi na konieczność przedstawienia prowadzącemu stację



demontażu dokumentów koniecznych do wystawienia zaświadczenia o demontażu - np. dowodu rejestracyjnego lub dokumentu potwierdzającego dane zawarte w dowodzie rejestracyjnym, w wielu starostwach powiatowych pojawia się pokusa, by wraki w przetargu sprzedawać jako pojazdy lub pozostawić w rozliczeniu przedsiębiorcy prowadzącemu parking i tym samym pozbyć się problemu kompletowania dokumentów do wydania zaświadczenia o demontażu.

Z powyższych względów proponowane rozwiązania uważamy za szkodliwe. Zamierzony przez projektodawców cel można osiągnąć zwalniając z obowiązku ubezpieczenia pojazdy, co do których orzeczono przepadek na rzecz powiatu, i które uznane zostały za wraki z przeznaczeniem do demontażu (pojazd wycofanych z eksploatacji – odpad). Jeżeli zgodnie z obowiązującymi przepisami odpady nie podlegają ubezpieczeniu, to w naszej ocenie nie ma potrzeby ingerowania w obowiązujące prawo i wystarczająca będzie interpretacja przepisów i ich wyjaśnienie przez Ministra Finansów. Takie rozwiązanie zgodne będzie również z powołanymi wyżej przepisami Dyrektywy i nie będzie rodzić kolejnych patologii w recyklingu pojazdów.



Prezes Stowarzyszenia FORS



Adam Małyszko

Do wiadomości:

1. Pan Jacek Ozdoba – Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Klimatu i Środowiska
2. Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury
3. Pan Zbigniew Rau – Minister Spraw Zagranicznych
4. Pan Adam Abramowicz – Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców





Łódź, 29.10.2020

ZO/24//2020

Biuro Rzecznika  
Małych i Średnich Przedsiębiorców  
ul. Wilcza 46  
00-679 Warszawa

*Stanisław Syguta*

Bardzo dziękuję za zaproszenie do udziału w posiedzeniu Zespołu Roboczego ds. Branży Motoryzacyjnej w temacie: Projektowane zmiany w ustawie Prawo o ruchu drogowym druki (690 oraz UC48).

Z uwagi na fakt, iż z przyczyn osobistych nie będę mógł uczestniczyć w spotkaniu zwracam się do Państwa z prośbą o podjęcie nw. tematów:

1. Oględzin w uszkodzeniach, w których nastąpiły uszkodzenia układu jezdnego, hamulcowego lub płyty podłogowej. W stacji diagnostycznej wykonywane są tylko w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego przez Policję.
2. T.U. w 90% wypłacają odszkodowanie w uszkodzeniach OC poszkodowanym kosztorysowo – niejednokrotnie naprawa wykonywana jest nie do końca prawidłowo – bez faktur na częściach używanych lub pochodzących z kradzieży.
3. Każda szkoda powinna być rejestrowana w systemie CEPiK.

W załączeniu przesyłam pismo Ministra Infrastruktury z 01.04.2020r znak sprawy: DTD-7.054.6.2020, które wyjaśnia sprawę przeglądów powypadkowych w Stacji Kontroli Pojazdów. Poszkodowany, który nie ma zatrzymanego dowodu rejestracyjnego nie wykonuje przeglądu bo nie musi i nie zna definicji Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r. Nadmieniam również, że wcześniej zwracałem się do Pani Marszałek Sejmu Elżbiety Witek o podjęcie decyzji w ww. sprawie.

Z wyrazami szacunku

*Stanisław Syguta*  
Prezes Izby Rzemieślniczej

w Łodzi





MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 01 kwietnia 2020 r.

Znak sprawy: DTD-7.054.6.2020

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

Szanowna Pani Marszałek,

Odpowiadając na interpelację nr 2545 Pani Agnieszki Hanajczyk, posła na Sejm RP, w sprawie bezpieczeństwa na drogach w kontekście stanu technicznego pojazdów powypadkowych, przedstawiam, co następuje.

Odnosząc się do pytania nr 1 interpelacji, dotyczącego *możliwości wprowadzenia obowiązkowych przeglądów po każdej naprawie w tych pojazdach, w których doszło do uszkodzenia elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo użytkowników*, pragnę wskazać, iż aktualnie przepisy sankcjonują ww. przypadki i obligują właściciela takiego pojazdu do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego. Wymóg ten określono w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110) w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. 1 i 2. Cytując literalnie ww. akt prawa wskazać należy, iż *dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, lub który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.* W związku z powyższym, w mojej ocenie przepisy w zakresie, o którym wyżej mowa są czytelne i wystarczające wobec czego brak jest uzasadnienia dla wprowadzania dodatkowych regulacji w powyższym zakresie.

Nawiązując zaś do pytania nr 2 interpelacji dotyczącego *możliwości wprowadzenia w systemie CEPIK dokumentowania naprawy elementów pojazdu odpowiadających za zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników pojazdów*, informuję, iż w zakresie tego pytania zwróciłem się o wyrażenie stanowiska do Ministra Cyfryzacji, właściwego w sprawach dotyczących systemu CEPIK. Minister Cyfryzacji udzielił następującej odpowiedzi: *„Technicznie możliwym jest rozszerzenie aktualnie dostępnej funkcjonalności i zakresu danych gromadzonych w systemie CEPiK2.0, pod warunkiem zapewnienia odpowiednich regulacji prawnych a także czasu i zasobów niezbędnych do dostosowania systemu po stronie centralnej oraz przygotowania po stronie podmiotów zobowiązanych do przekazywania danych do CEPiK. Rozwiązanie wymaga jednak wnikliwej analizy, w szczególności wskazania podmiotu/podmiotów zobowiązanych do przekazywania danych o naprawach oraz określenia szczegółowego zakresu danych w celu oszacowania korzyści i kosztów zmiany, a w efekcie rozstrzygnięcia o jej realizacji. Nadmieniam, że aktualny stan prawny przewiduje gromadzenie w centralnej ewidencji pojazdów danych o badaniach technicznych, w tym badaniach dodatkowych przeprowadzanych m.in. po skierowaniu przez uprawniony organ w związku z uzasadnionym przypuszczeniem, że pojazd zagraża bezpieczeństwu lub w związku z udziałem w wypadku*



drogowym. Pojazd podlega również dodatkowemu badaniu technicznemu w związku z naprawą dokonaną z tytułu zaistnienia szkody istotnej”.

Również w kwestii kolejnych pytań Pani Poseł, dotyczących możliwości połączenia „z nałożeniem na Ubezpieczycieli obowiązku zgłaszania do CEPIK informacji o uszkodzeniu pojazdów wraz ze wskazaniem zakresu o ile uszkodzenie dotyczy elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo użytkowników”, oraz „zapewnienie obowiązkowych przeglądów przed dopuszczeniem pojazdu do ruchu w odniesieniu do tych pojazdów, które zostały uszkodzone w stopniu takim, że uzasadnione jest zatrzymanie dowodu rejestracyjnego – dotyczy pojazdów po kolizji, których nie wzywano Policji” pozwoliłem sobie wystosować zapytanie do Ministra Cyfryzacji oraz Ministra Finansów również właściwych w przedmiocie powyższych pytań Pani Poseł. Wyrażone przez obu Ministrów stanowisko było spójne a do udzielania odpowiedzi Pani Poseł zdecydowałem zacytować odpowiedź Ministra Finansów: „W odniesieniu do kwestii nałożenia na „ubezpieczycieli obowiązku zgłaszania do CEPIK informacji o uszkodzeniu pojazdów wraz ze wskazaniem zakresu, o ile uszkodzenie dotyczy elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo użytkowników” uprzejmie informuję, że na podstawie regulacji ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2214) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny – pełniący funkcję ośrodka informacji – gromadzi dane dotyczące szkód w pojazdach. W myśl art. 102 ust. 3 pkt 5 lit. b i c ww. ustawy, Fundusz gromadzi dane zawierające informacje dotyczące uczestników zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmujące również rodzaj szkody, w tym m.in. informacje o szkodzie całkowitej w pojeździe, w tym szkodzie istotnej, oraz o szkodzie częściowej w pojeździe, w tym szkodzie istotnej. Z kolei na podstawie art. 102 ust. 4 pkt 1 lit. b ww. ustawy, Fundusz gromadzi dane zawierające informacje dotyczące zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, określonego w grupie 3 działu II załącznika do ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, obejmujące także rodzaj szkody, w tym m.in. informacje o szkodzie całkowitej lub częściowej w pojeździe, w tym o szkodzie istotnej. Art. 2 ust. 1 pkt 12a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych definiuje szkodę istotną jako szkodę, o której mowa w art. 2 pkt 10a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.). W myśl tego przepisu szkoda istotna stanowi szkodę w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mającą wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikującą pojazd do dodatkowego badania technicznego i stwierdzoną przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub przez zakład ubezpieczeń w związku z otrzymanym zgłoszeniem szkody z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, o którym 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. z 2019 r. poz. 381, z późn. zm.). Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zawiera także regulacje dotyczące Centralnej Ewidencji Pojazdów. Na podstawie art. 80b ust. 1 pkt 11 tej ustawy, w ewidencji gromadzi się dane dotyczące szkód istotnych. Dane te są przekazywane do ewidencji przez zakłady ubezpieczeń (za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny) oraz przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (art. 80ba ust. 1 pkt 2 i 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273 z późn. zm.), do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych pozwalających wprowadzać dane do centralnej ewidencji pojazdów w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania do niej danych, zakłady ubezpieczeń nie wprowadzały do centralnej ewidencji pojazdów danych o szkodach istotnych. Zgodnie z komunikatem Ministra Cyfryzacji z dnia 14 listopada 2019 r. w sprawie określenia terminu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie do Centralnej Ewidencji Pojazdów danych o szkodach istotnych (Dz. Urz. Min. Cyf. z 2019 r. poz. 30), termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie przez zakłady ubezpieczeń do centralnej ewidencji pojazdów danych o szkodach istotnych ustanowiony został na dzień 1 marca 2020 r.”.

Zatem podsumowując powyższe, pragnę wskazać, iż obecnie obowiązujące regulacje nakładają na zakłady ubezpieczeń obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów informacji o szkodach istotnych na podstawie których wiadomym też będzie kiedy pojazd winien podlegać obowiązkowi przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.



Pani Poseł wystosowała także zapytanie o to „czy rozważano możliwość wyeliminowania z ruchu pojazdów sprowadzonych z zagranicy, które były wyłączone z ruchu w Państwach członkowskich lub innych Państwach z uwagi na znaczny zakres uszkodzeń skutkujący uznaniem szkody za całkowitą”. Dostrzegając już wcześniej, problematykę poruszoną w pytaniu Pani Poseł, a także reagując na dochodzące sygnały m.in. o dużym napływie z zagranicy aut wiekowych, nie spełniających norm technicznych, w Ministerstwie Infrastruktury została przygotowana propozycja wprowadzenia nowego systemu wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Propozycja ta opierała się na naprawie systemu nadzoru nad Stacjami Kontroli Pojazdów, poprzez nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, która to zakładała wprowadzenie nowych metod badawczych, karanie właścicieli aut i firm decydujących się/podejmujących się usunięcia elementów pojazdu odpowiedzialnych za jakość odprowadzanych spalin, czy też dopuszczaniu do ruchu pojazdów nie spełniających norm technicznych np. w zakresie bezpieczeństwa. Uzasadnieniem dla wprowadzenia tych zmian były ww. napływające niepokojące sygnały, np. wyniki raportu NIK z 2017r. gdzie wprost wskazano, że w 2015 r. funkcjonariusze policji w wyniku przeprowadzonej kontroli na drodze obejmującej tylko nieznaczny odsetek pojazdów uczestniczących każdego dnia w ruchu drogowym, zatrzymali 425,2 tys dowodów rejestracyjnych pojazdów, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu drogowego, porządkowi na drodze i środowisku naturalnemu. Prawie 152 tys. spośród tych pojazdów nie posiadało ważnych badań technicznych. Zaproponowane wdrożenie projektu przepisów pozytywnie wpłynęłoby na:

- poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska przez „uszczelnienie” systemu badań technicznych;
- poprawę stanu środowiska przez zmniejszenie średniego poziomu emisji spalin w wyniku wykrywania i eliminowania z użytkowania pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji spalin oraz wyeliminowanie nieszczelności powodujących wycieki toksycznych płynów eksploatacyjnych, nieszczelności instalacji gazowych, jak również powodujących nadmierny hałas;
- zmianę systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, która wpłynie na wyższą jakość wykonywanych badań technicznych i wiąże się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co podniesie poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Należy jednak zauważyć, że projekt ustawy o której mowa powyżej został wstrzymany z dalszych prac na etapie drugiego czytania w Sejmie w grudniu 2018 roku. Wkrótce zostanie przedstawiony nowy projekt zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym, który swoim zasięgiem będzie obejmował sferę poruszoną przez Panią Poseł.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z wyrazami szacunku

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Rafał Weber