

KOMPETENCJE PODMIOTÓW PUBLICZNYCH W OBSZARZE BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW A IMPLEMENTACJA DYREKTYWY 2014/45/UE

Niniejszy artykuł przybliża problematykę dotyczącą zmian na gruncie kompetencji podmiotów publicznych, jakie muszą zostać wprowadzone do krajowego porządku prawnego z uwagi na konieczność implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylających dyrektywę 2009/40/WE.

Autorki wyjaśniają czym w ogólności są kompetencje podmiotów publicznych, istotę inkorporowania aktu prawnego rangi europejskiej, a następnie omawiają zmiany, do których wdrożenia zobowiązany jest polski prawodawca w odniesieniu do podmiotów publicznych.

WSTĘP

Kompetencje podmiotów publicznych w obszarze badań technicznych pojazdów obecnie są wskazane w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 128), dalej: ustawa – Prawo o ruchu drogowym, która to odzwierciedla unormowania wskazane w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie zdatności do ruchu pojazdów silnikowych i ich przyczep.

Jednakże ten *status quo* nie będzie funkcjonował w rozległej przestrzeni czasowej, bowiem wymagająca inkorporacji dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE^[1], dalej: dyrektywa 2014/45/UE, nakazuje wprowadzenie szeregu zmian posiadających znamiona przełomowych. Konwersji ulegnie cały szeroko pojęty system badań technicznych pojazdów, od zupełnie nowych rozwiązań dla właścicieli lub posiadaczy pojazdów, przez uzyskanie uprawnień diagnosty, wykonywanie działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów po właśnie rozszerzenie kompetencji podmiotów publicznych bądź też przyznanie tym podmiotom zupełnie nowych uprawnień.

Dyrektywa 2014/45/UE określa minimum implementacyjne, tj. zagadnienia, jakie muszą być bezwzględnie wprowadzone przez wszystkie państwa członkowskie jednocześnie nie określając instrumentów czy technik, jakimi winno się posłużyć państwo członkowskie. Innymi słowy, nakazuje ona na rozszerzenie dotychczasowych kompetencji podmiotów publicznych lub przyznanie nowych, ale nie wskazuje, które podmioty są władne do wykonywania tych zadań. Rozwiązania, jakimi posłużył się polski ustawodawca na tej płaszczyźnie, odnależć można w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw^[2]. Mają stanowić swoisty gwarant właściwego funkcjonowania ulepszanego systemu zapewnienia prawidłowej badań technicznych pojazdów z uwzględnieniem rodzimych uwarunkowań.

Dyrektywa, jako akt prawny o charakterze wiążącym, wyznacza cel, jaki państwo członkowskie jest zobowiązane osiągnąć. Nie wskazuje ona jednak za pomocą jakich środków bądź też metod należy osiągnąć wyznaczone rezultaty.^[3] Głównym celem dyrektywy 2014/45/UE zdaje się być realizacja „wizji zero” określonej przez Komisję Europejską. Otóż zgodnie z przyjętymi założeniami Unia powinna zmniejszyć do 2050 r. liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. Zgodnie z założeniami dyrektywy okresowe badania techniczne pojazdów powinny stanowić główny instrument wczesnego wykrywania usterek, co w konsekwencji zapobiegnie samym wypadkom. Inkorporacja przepisów unijnych ma zagwarantować poprawę stanu środowiska przez zmniejszenie średniego poziomu spalin w wyniku wykrywania i eliminowania z użytkowania pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji spalin, a także nieszczelności powodujących nieszczelności powodujących wycieki toksycznych płynów eksploatacyjnych.^[4]

Niniejszy artykuł ma na celu wskazanie zmian w zakresie kompetencji podmiotów publicznych, które to podyktowane są koniecznością wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE. Poprzez opisanie samej istoty kompetencji podmiotów publicznych, odniesienie się do obecnie funkcjonujących uprawnień podmiotów publicznych, zostały scharakteryzowane nowe kompetencje a także przesunięcia kompetencyjne pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego a organami o charakterze centralnym.

1. PODMIOTY PUBLICZNE I ICH KOMPETENCJE

Jak zostało już wspomniane, dla realizacji swoich celów Dyrektywa 2014/45/UE w swojej treści bezsprzecznie wskazuje na rozszerzenie kompetencji podmiotów publicznych w obszarze badań technicznych lub też przyznanie uprawnień stanowiących swoiste *novum*, jak na przykład w nieregulowanej dotychczas przestrzeni – szkolenia kandydatów na diagnostów oraz diagnostów.

¹ (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51);

² Numer projektu w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów – UC65;

³ Art.288, Wersja skonsolidowana Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012 r., str. 47-390);

⁴ A.Kurzempa, „Nadzór nad systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów w świetle implementacji dyrektywy 2014/45/UE”, miesięcznik „Autobusy, Eksploatacja, Systemy Transportowe”, nr 12/2016;

Dla pełnej transparentności dalszego wyводу należy objaśnić dwa pojęcia, zdawałoby się posiadające przymiot kluczowych: podmiot publiczny oraz kompetencje tego podmiotu.

Otóż w doktrynie czy też w judykaturze odnaleźć można wiele określeń dla jednostek rozumianych jako podmioty o charakterze publicznym. Najważniejsze zdaje się być w tym przypadku posłużenie definicją legalną wskazaną w ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno – prywatnym (Dz. U. z 2015 r., poz. 696, z późn. zm.), w myśl której podmiotem publicznym jest osoba prawna utworzona w szczególnym celu zaspokajania potrzeb o charakterze powszechnym niemających charakteru przemysłowego ani handlowego, jeżeli podmioty o których mowa pojedynczo lub wspólnie, bezpośrednio lub pośrednio przez inny podmiot: finansują ją w ponad 50 %, lub posiadają ponad połowę udziałów albo akcji, lub sprawują nadzór nad organem zarządzającym, lub mają prawo do powoływania ponad połowy składu organu nadzorczego lub zarządzającego^[5].



Zdj.1 Stacja kontroli pojazdów (źródło: archiwum Transportowego Dozoru Technicznego)

Dla wykazania wagi podmiotów publicznych w procesie inkorporowania do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2014/45/UE niezbędne jest odniesienie się do podmiotów publicznych poprzez pryzmat określenia organu administracji publicznej wskazanego w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), dalej k.p.a., które to jest określeniem podmiotu publicznego sensu stricto. Przez organy administracji publicznej należy rozumieć ministrów, centralne organy administracji rządowej, wojewodów, działające w ich lub we własnym imieniu, terenowe organy administracji rządowej (zespółonej i niezespółonej), organy jednostek samorządu terytorialnego oraz inne organy i podmioty, gdy są one z mocy prawa lub na podstawie indywidualnych porozumień powołane do załatwienia spraw indywidualnych w drodze decyzji administracyjnej^[6].

Implementowana dyrektywa, poprzez systematykę przyjętą w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, odnosi się do dwóch podmiotów publicznych. Pierwszym podmiotem o charakterze publicznym, na którego bez wątpienia wpływ będzie miała dyrektywa

2014/45/UE, jest starosta (na obszarze Polski funkcjonuje obecnie 380 starostw^[7]). Starosta organizuje pracę zarządu powiatu i starostwa powiatowego, kieruje bieżącymi sprawami powiatu oraz reprezentuje powiat na zewnątrz^[8].

Zmiany wywołane koniecznością implementowania prawa unijnego dotyczyć będą również Transportowego Dozoru technicznego, a uściślając Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z art. 45 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125, z późn. zm.) Transportowy Dozór Techniczny jest państwową osobą prawną, a organem Transportowego Dozoru Technicznego jest Dyrektor, powoływany i odwoływany przez ministra właściwego do spraw transportu. Dyrektor kieruje Transportowym Dozorem Technicznym i reprezentuje go na zewnątrz.

Zaznaczyć należy, iż immamentną część podmiotu publicznego sensu stricto będącego jednocześnie organem administracji publicznej, stanowią jego kompetencje. Przez pojęcie kompetencji nauka prawa rozumie zdolność organu administracyjnego do skonkretyzowanego aktualizowania w drodze odpowiedniego postępowania, potencjalnego obowiązku działania^[9]. Cechą charakterystyczną kompetencji administracyjnej jest jej złożony charakter wyrażający się w tym, iż jest ona sprzężeniem uprawnienia i obowiązku organu. Organ kompetentny to organ uprawniony do podejmowania określonych czynności, ale jednocześnie jest to również organ obowiązany do skorzystania ze swoich uprawnień w sytuacji, gdy istnieją ku temu okoliczności przewidziane prawem^[10].

Sposób, w jaki polski ustawodawca zdecydował się na wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE, wpłynie nie tylko na przyznanie wskazanym powyżej podmiotom nowych uprawnień i nałożenie na nich obowiązków, ale także wywoła skutki na płaszczyźnie przeniesienia konkretnych zadań z poziomu jednostek samorządu terytorialnego na poziom zcentralizowany.

2. KOMPETENCJE ORGANU WŁAŚCIWEGO I ORGANU NADZORU

Dyrektywa 2014/45/UE obliuguje państwa członkowskie do jednoznacznie wskazania dwóch podmiotów o charakterze publicznym, jakimi są „właściwy organ” i „organ nadzoru”. Organ właściwy to „organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego”^[11]. Do tej pory w krajowym porządku prawnym nie istniał podmiot o takim charakterze. Z kolei jako organ nadzoru dyrektywa 2014/45/UE wskazuje „organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów; organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów”^[12].

Do zadań organu właściwego, jak wynika z samej definicji, będzie należało zarządzanie systemem badań technicznych. Dyrektywa przewiduje także możliwość, by organ ten mógł przeprowadzać badania techniczne pojazdów zgodnie z transponowaną dyrektywą należy określać terminów oraz częstotliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Ponadto, w obszarze kompetencji

⁷ Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny;

⁸ Art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o starostwie powiatowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 814, z późn. zm.);

⁹ W. Chróścielewski, Organ administracji publicznej w postępowaniu administracyjnym, Warszawa 2002 r. str. 23;

¹⁰ B. Adamiak, J. Borkowski, Postępowanie administracyjne i sądowniczoadministracyjne, Warszawa 2003 r., str. 46;

¹¹ Art. 3 pkt 14 dyrektywy 2014/45/UE, (Dz. Urz. L 127 z 29.4.2014 r., str. 51);

¹² Art. 3 pkt 16 dyrektywy 2014/45/UE, (Dz. Urz. L 127 z 29.4.2014 r., str. 51);

⁵ Art. 2 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno – prywatnym (Dz. U. z 2015 r., poz. 696, z późn. zm.);

⁶ Art.5 § 2 pkt 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.);

organu właściwego jest prowadzenie stacji kontroli pojazdów. Organ ten będzie również odpowiedzialny za wydawanie przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów upoważnień do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Obszar działania właściwego organu obejmuje również kompleksowe zapewnienie ram proceduralnych dla całego systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, tj. ustanawianie przepisów określających wymogi dotyczące upoważnienia dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, określanie warunków lokalowych oraz wyposażenia dla stacji kontroli pojazdów, a także sposób cofania i wydawania uprawnień diagnostom samochodowym. Kompetencję właściwego organu stanowić będzie wydawanie świadectw kompetencji diagnosty, które to potwierdzą, że osoba fizyczna dysponuje wykształceniem oraz wymaganą praktyką niezbędną dla wykonywania zawodu diagnosty. Co istotne, organ właściwy będzie musiał gromadzić informacje o wystawionych przez stacje kontroli pojazdów świadectwach zdatności do ruchu drogowego (zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu). Polski ustawodawca, jako organ właściwy w sprawie badań technicznych pojazdów odpowiedzialny za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, wskazał Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego^[13].

Natomiast załącznik V do dyrektywy 2015/45/UE określa minimalny zakres czynności, jakie powinien wykonywać organ nadzoru ustanowiony przez państwo. Przede wszystkim organ ten będzie zobligowany do przeprowadzania różnych form audytu stacji kontroli pojazdów. Dzielił się on będzie, zgodnie z brzmieniem inkorporowanego aktu prawnego, na pierwszy audyt stacji kontroli pojazdów przez przyznaniem przedsiębiorcy możliwości wykonywania działalności gospodarczej w tej formie, audyt okresowy, a także audyt specjalny przeprowadzany w przypadku wykrycia nieprawidłowości w funkcjonowaniu stacji kontroli pojazdów. Wspomniany załącznik przyznaje organowi nadzoru kompetencję do cofnięcia uprawnień do prowadzenia stacji kontroli pojazdów, kiedy stwierdzi nieprawidłowości w funkcjonowaniu stacji oraz w przypadku prowadzenia działalności bez ważnego upoważnienia do prowadzenia działalności i w przypadku braku pozytywnego wyniku kontroli doraźnych lub corocznych. Co ważne, organ nadzoru posiadać będzie szeroki wachlarz narzędzi w przypadku kontroli samych wyników przeprowadzonych badań technicznych. Monitorowanie tego obszaru nastąpi z zastosowaniem środków takich jak:

- ponowne badanie statystyczne ważnej części badanych pojazdów,
- badania „tajemniczego klienta” (stosowanie uszkodzonego pojazdu nieobowiązkowe),
- analiza wyników badania zdatności do ruchu drogowego (metody statystyczne),
- badania sprawdzające,
- badanie skarg.^[14]

Jednocześnie dyrektywa 2014/45/UE określa, jakie wymogi powinni spełniać pracownicy zatrudnieni w organie nadzoru. Przede wszystkim muszą oni posiadać odpowiednie kompetencje techniczne, a także w zakresie kwalifikacji i szkoleń muszą oni spełniać warunki określone przepisami prawa. Nadto, szczególny nacisk został położony na obiektywizm działań podejmowanych przez personel organu nadzoru, gdyż muszą oni spełniać wymóg w zakresie bezstronności.

Organ nadzoru będzie mógł działać tylko na podstawie i w granicach prawa, co zapewnia brzmienie dyrektywy, bowiem każde państwo członkowskie bądź organ właściwy muszą ustanowić przepisy i procedury precyzujące uprawnienia organu nadzoru, szczegółowe wymogi dotyczące pracowników oraz procedury związane ze skargami i odwołaniami.

Jako organ sprawujący nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, zgodnie z wytycznymi dyrektywy 2014/45/UE, wskazana została właściwa komórka nadzoru Transportowego Dozoru Technicznego^[15]. Obecnie nadzór ten jest sprawowany przez 380 starostów na podstawie art.83 ust.1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jednakże nadzór ten obejmuje dość wąski zakres. Starosta w ramach czynności nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów: co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów (z zakresie: zgodności z wymogami dotyczącymi prowadzenia tego rodzaju działalności, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowości prowadzonej dokumentacji), wydaje zalecenia pokontrolne i wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej. Przy czym obowiązujące przepisy zezwalają, by czynności kontrolne z zakresu nadzoru starosta powierzył w drodze porozumienia Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Konstatując, implementacja dyrektywy 2014/45/UE spowoduje nie tylko wprowadzenie nowych kompetencji podmiotu publicznego w ramach wykonywania kompetencji organu właściwego, ale także wprowadzi zupełnie nowe uprawnienia i obowiązki z zakresu nadzoru przenosząc jednocześnie nadzór z poziomu jednostek samorządu terytorialnego na poziom centralny.



Zdj. 2. Stacja kontroli pojazdów (Źródło: archiwum Transportowego Dozoru Technicznego)

3. KOMPETENCJE PODMIOTÓW PUBLICZNYCH W OBSZARZE SYSTEMU SZKOLEŃ DIAGNOSTÓW

Dyrektywa 2014/45/UE wprowadza również zmiany w obszarze szkolenia i kształcenia kandydatów na diagnostów i diagnostów uzupełniających uprawnienia. Otóż wskazuje ona jednoznacznie, iż swoistym gwarantem wysokiej jakości badań technicznych pojazdów są diagnosty posiadający równie wysoki poziom wykształcenia.

W załączniku V wskazany jest szereg czynności przeznaczonych do wyłącznej kompetencji organu nadzoru nad szkoleniem i egzaminowaniem diagnostów:

- weryfikacja szkolenia wstępnego dla diagnostów,

¹³ Art.81a ust. 1 projektu ustawy o zmianie ustawy – prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65);

¹⁴ Załącznik V do dyrektywy 2014/45/UE, pkt 1 lit. d, (Dz. Urz. L 127 z 29.4.2014 r., str. 51);

¹⁵ Art. 86i ust. 1 projektu ustawy o zmianie – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65);

- weryfikacja okresowego szkolenia przypominającego dla diagnostów,
- okresowe szkolenia przypominające dla egzaminatorów organów nadzoru,
- prowadzenie egzaminów lub nadzór nad nimi.^[16]

Zupełnie nowym obowiązkiem ciążyącym na podmiocie odpowiedzialnym za część dotyczącą szkolenia diagnostów, jest przeprowadzanie audytu ośrodków szkolenia diagnostów. Obecnie kwestia ta nie podlega żadnym regulacjom prawnym, co wpływa niekorzystnie na statystyki związane ze zdawalnością egzaminów dla diagnostów.^[17] Z danych przedstawionych przez Transportowy Dozór Techniczny podczas konferencji pt. Stacje Kontroli Pojazdów – 2012, organizowanej przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów wynika, że: gwałtownie spada liczba osób zaliczających egzamin dla diagnostów. O ile w 2005 r. ten odsetek wynosił 41%, to już w 2011 roku osiągnął zaledwie 17% przy ponad 5 tys. osób przystępujących do egzaminu [...]. Aby dobrze przygotować do egzaminu, którego program obejmuje łącznie 116 godzin potrzeba około 3 tygodni (licząc, że dziennie szkolenie trwało będzie 8 godzin). Tymczasem są ośrodki, w których przeznaczają się na to zaledwie 8 dni.^[18]

Zgodnie z projektowaną zmianą ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w myśl proponowanego art. 86t, nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Nowym zadaniem, jakie zostanie powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w związku z dokonywaną implementacją, będzie przeprowadzanie seminariów dla wykładowców ośrodków szkolenia diagnostów. Ponadto, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zachowa właściwą mu obecnie kompetencję – przeprowadzanie egzaminów na kandydatów na diagnostów.

Na gruncie wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE wskazane jest, iż organ właściwy ustanawia przepisy określające wymogi, jakim powinien odpowiadać diagnosta, a także regulacje odnoszące się do szkoleń wstępnych i przypominających dla diagnostów oraz do egzaminów kandydatów na diagnostów.

PODSUMOWANIE

Implementacja Dyrektywy 2014/45/UE spowoduje wdrożenie szeregu zupełnie nowych kompetencji podmiotów publicznych oraz rozszerzenie uprawnień obecnie funkcjonujących, które nie były dotychczas stosowane w obszarze badań technicznych pojazdów. Dla przykładu, choćby nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów prowadzonymi dotychczas jako działalność wolnorynkowa.

Wzmocnienie pozycji podmiotów publicznych bezsprzecznie przyczyni się do osiągnięcia celów wyznaczonych na poziomie unijnym, a jednocześnie zagwarantuje prawidłową implementację dyrektywy 2014/45/UE. Trudno jest antycypować, jakie szczegółowe zmiany zostaną wprowadzone z uwagi na dynamiczną procedurę legislacyjną, w toku której znajduje się wdrażanie przedmiotowej dyrektywy. Szczegółowy zakres kompetencji podmiotów publicznych w dziedzinie badań technicznych pojazdów, na jaki zdecyduje

się polski prawodawca, będzie można poznać 20 maja 2018 r., bowiem wówczas inkorporowany akt prawny musi wejść w życie.

BIBLIOGRAFIA

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. L 127 z 29.4.2014 r., s. 51).
2. Wersja skonsolidowana Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012 r., s. 47-390).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 128),
4. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65), dostępny na www.rcl.gov.pl,
5. Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno – prywatnym (Dz. U. z 2015 r., poz. 696, z późn. zm.),
6. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.),
7. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o starostwie powiatowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 814, z późn. zm.),
8. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125, z późn. zm.),
9. Chróścielewski W., Organ administracji publicznej w postępowaniu administracyjnym, Warszawa 2002 r.
10. Adamiak B., Borkowski J., Postępowanie administracyjne i sądowniczoadministracyjne, Warszawa 2003 r.,
11. Kurzempa A., Nadzór nad systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów w świetle implementacji dyrektywy 2014/45/UE, miesięcznik „Autobusy, Eksploatacja, Systemy Transportowe”, nr 12/2016,
12. www.stat.gov.pl.

The competences of the public subjects in the field of vehicle's technical examinations and the implementation of Directive 2014/45/UE

The article introduces the issue of modifications on the ground of the public subjects' competences, which have to be inserted into national legal order, due to the necessity of implementation the European Parliament and Council's Directive on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers, and repealing Directive 2009/40/EC.

The authors clarify what in general are the competences of the public subjects, the essence of the incorporation of European legal acts, and thereafter discuss the changes, which the polish legislator is committed to deploy with reference to the public subjects.

Autorzy:

mgr Aleksandra Kurzempa – aplikant radcowski, Transportowy Dozór Techniczny,

mgr Agnieszka Rembkowska – III rok seminariów doktoranckich w Wydziale Prawa na Uniwersytecie SWPS w Warszawie, Transportowy Dozór Techniczny.

¹⁶ Załącznik V do dyrektywy 2014/45/UE, pkt 1 lit. c, (Dz. Urz. L 127 z 29.4.2014 r., str. 51);

¹⁷ Autor: Agnieszka Rembkowska, „Dlaczego tak trudno zdać egzamin państwowy i zostać diagnostą samochodowym?”, miesięcznik Autobusy, Eksploatacja, Systemy Transportowe, nr 6/2016;

¹⁸ Autor: Agnieszka Rembkowska, „Dlaczego tak trudno zdać egzamin państwowy i zostać diagnostą samochodowym?”, miesięcznik Autobusy, Eksploatacja, Systemy Transportowe, nr 6/2016, oraz Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.