

## UZASADNIENIE

*Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniający rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 81 ust. 15 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.).

W dniu 10 października 2022 r. w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej zostało ogłoszone *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. poz. 2066). W związku z powyższym, zaistniała konieczność nowelizacji *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, ze względu na oczywiste omyłki pisarskie i redakcyjne, które wystąpiły w znowelizowanym załączniku nr 1 do rozporządzenia.

System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. Dlatego przepisy dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów powinny być precyzyjne i nie powinny budzić wątpliwości wśród uprawnionych diagnostów.

W *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2022 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* zostało ujednolicone podejście do oceny wykrytych usterek w toku badań technicznych pojazdów z oceną usterek wykrytych podczas przeprowadzania kontroli drogowej, mając na względzie *rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego* (Dz. U. z poz. 2141, z późn. zm.), które wdrożyło *dyrektywę 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 r., str. 134, z późn. zm.). Jednakże w przypadku pkt 7.3. w tabeli w dziale I w załączniku nr 1 do rozporządzenia, który zakresem badania technicznego obejmuje zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe nie jest możliwe, aby usterka skutkująca uznaniem stanu technicznego za niezadowalający, o której mowa w kolumnie trzeciej w lit. b zdanie drugie, tj. „Samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi” mogła zostać uznana za usterkę niebezpieczną, ponieważ wyraz „samoczynne” oznacza działające automatycznie. Jeżeli zamykanie lub blokowanie drzwi będzie samoistne, czyli wystąpi odrębnie, niezależnie, dopiero wówczas taka usterka będzie mogła zostać zakwalifikowana jako usterka niebezpieczna.

W załączniku nr 1 do rozporządzenia w dziale I w tabeli zmiany wymaga również pkt 8.2.1.2.

w kolumnie drugiej w ust. 1 zdanie pierwsze, który określa metodę badania emisji zanieczyszczeń gazowych przez usunięcie wyrazu „do” po wyrazie „pojazdów”. Ogłoszone brzmienie przepisu może wprowadzać w błąd uprawnionych diagnostów. Z opisu metody wynika, że obejmuje ona kilka klas emisji pojazdów do klasy emisji Euro 5 i Euro V łącznie, a powinno dotyczyć tylko klasy emisji Euro 5 i Euro V.

Potrzeba nowelizacji rozporządzenia wynika także z konieczności zastąpienia kategorii R (przyczepy rolnicze), o której mowa w § 9 w ust. 1 w pkt 3 w dziale III w załączniku nr 1 do rozporządzenia, kategorią T (ciągniki rolnicze). Konieczna jest zmiana kategorii pojazdu w przepisie dotyczącym wykonania pomiaru hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku w trakcie badania technicznego, w celu umożliwienia wykonania takiego pomiaru w ciągnikach rolniczych. Należy dodać, że nie jest możliwe przeprowadzenie takiego pomiaru w przyczepach rolniczych.

W związku z uwagą Ministra Cyfryzacji zgłoszoną w ramach uzgodnień międzyresortowych, uwzględniono również zmianę w § 2 w ust. 1 w pkt 1 w lit. a rozporządzenia. Zmiana ta jest zmianą wynikową, związaną z konsekwencją wyeliminowania z obrotu prawnego karty pojazdu, która do dnia 3 września 2022 r. stanowiła dokument, na podstawie którego można było dokonać identyfikacji pojazdu, w tym sprawdzenia cech identyfikacyjnych oraz ustalenia i porównania zgodności faktycznych danych pojazdu.

Stosownie do art. 132 ust. 4 *ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w przypadku określonym w ust. 1 pkt 1 oraz w przypadku stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność lub uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) zatrzyma również jednostka upoważniona do przeprowadzania badań technicznych. Zatrzymany dokument przesyłany jest niezwłocznie organowi, który go wydał. W takim przypadku, po wyeliminowaniu z obrotu prawnego karty pojazdu, sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w dokumentach wymienionych w § 2 w ust. 1 w pkt 1 w lit. a rozporządzenia w trakcie ponownego badania technicznego polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w których stwierdzono usterki, nie jest możliwe.

Dane niezbędne do przeprowadzenia badania technicznego są zgromadzone w Centralnej Ewidencji Pojazdów i na podstawie tych danych można również dokonać identyfikacji pojazdu. Dlatego zasadne jest, aby uprawniony diagnosta miał możliwość przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, któremu zatrzymano dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe), po weryfikacji faktycznych danych pojazdu podlegającego badaniu z danymi zgromadzonymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 9–13, 15–15a, 17 i 21 *ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*.

Należy podkreślić, że dane w dowodzie rejestracyjnym, mogą zawierać dodatkowe informacje, które nie zostały zamieszczone w Centralnej Ewidencji Pojazdów, dlatego jest to rozwiązanie przeznaczone wyłącznie do przeprowadzania badania technicznego pojazdu,

któremu uprawniony diagnosta wydał zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym i zatrzymał dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe).

Dokumenty wymienione w obowiązującym § 2 w ust. 1 w pkt 1 w lit. a rozporządzenia, na podstawie których dokonuje się identyfikacji pojazdu, w tym sprawdzenia cech identyfikacyjnych oraz ustalenia i porównania zgodności faktycznych danych pojazdu, stosuje się w przeprowadzaniu pozostałych badań technicznych.

Mając na uwadze, że obecnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej można poruszać się pojazdem bez posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego, ponieważ w czasie kontroli drogowej uprawnione organy mają możliwość weryfikacji danych pojazdu z danymi zgromadzonymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów, analogiczne rozwiązanie można również przyjąć w przypadku badania technicznego.

Zakres zmian zaproponowanych w projekcie rozporządzenia nie wymaga wprowadzenia przepisów przejściowych.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Takiego terminu wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów, ponieważ badania techniczne przeprowadzają zatrudnieni w stacji kontroli pojazdów diagnosty.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.