

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Paweł Gancarz, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35, adres e-mail: <a href="mailto:Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl">Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p><b>18.01.2024</b></p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Artykuł 84a ust. 1 pkt 1 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 6</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba podjęcia prac legislacyjnych nad *projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów* wynika z wprowadzenia w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w rozdziale 3 *Badania techniczne pojazdów* zmian umożliwiających przeprowadzanie badania technicznego ciągnika rolniczego oraz ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami w podstawowej stacji kontroli pojazdów, jeżeli stacja kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1, w zakresie wymiarów stanowiska zewnętrznego.

Obowiązujące *rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów* (Dz. U. poz. 275) określa szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do zakresu wykonywanych badań technicznych oraz badanych pojazdów, jednakże wyżej wymienione rozporządzenie nie zakłada możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów na stanowisku zewnętrznym.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu umożliwienia przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 40 km/h a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami na stanowisku zewnętrznym niezbędne jest wprowadzenie zmiany w rozporządzeniu, o którym mowa w pkt 1, wskazującej, że stanowisko zewnętrzne, które posiada każda stacja kontroli pojazdów, będzie służyło nie tylko do pomiarów akustycznych, ale także do przeprowadzania badań technicznych wyżej wymienionych pojazdów w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.

Zaproponowane rozwiązanie jest konsekwencją zmian wprowadzonych *ustawą z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1720). Nowelizacja rozporządzenia pozwoli na przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 40 km/h a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami w podstawowej stacji kontroli pojazdów. Oczekiwany efekt jest zwiększenie dostępności przeprowadzania badań technicznych, ponieważ właściciel wyżej wymienionych pojazdów będzie mógł przedstawić pojazd do badania technicznego w podstawowej stacji kontroli pojazdów, jeżeli stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1, w zakresie wymiarów stanowiska zewnętrznego, zamiast przedstawiania pojazdu w okręgowej stacji kontroli pojazdów oddalonej od miejsca zamieszkania.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

*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. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.) określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań

technicznych pojazdów przez poszczególne państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.

Jednocześnie wyżej wymieniona dyrektywa umożliwia państwom członkowskim UE dostosowanie ustanowionych w niej wymogów ze względu na specyfikę krajowej infrastruktury i strukturę środków transportu, co skutkuje różnicami występującymi w poszczególnych krajach m. in. dotyczącymi zakresu i częstotliwości przeprowadzania badań technicznych określonych kategorii pojazdów.

Ponadto, tematyka badań technicznych jest regulowana zgodnie z ich krajowymi porządkami prawnymi.

Jednakże, przepisy Unii Europejskiej nie wymagają przeprowadzania badań technicznych ciągników i w większości państw członkowskich nie podlegają one okresowym badaniom technicznym.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący podstawowe stacje kontroli pojazdów	2981	Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie ważnych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych (stan na dzień 31 sierpnia 2023 r.)	Bezpośrednie przez możliwość przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami na stanowisku zewnętrznym w podstawowej stacji kontroli pojazdów w ramach działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.
Transportowy Dozór Techniczny	1	<i>Ustawa z 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1622)</i>	Pośrednie przez sprawdzenie spełnienia wymagań w odniesieniu do posiadania stanowiska zewnętrznego a następnie przez wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> , zarówno w przypadku rozpoczęcia działalności gospodarczej jak również po utracie ważności poświadczenia.

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.



JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wywiera wpływu na finanse publiczne.												
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze</b>													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia podstawowej stacji kontroli pojazdów, ponieważ zostanie rozszerzona funkcjonalność stanowiska zewnętrznego, które posiada stacja kontroli pojazdów.  Należy dodać, że zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 4 i 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań oraz posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze												
Niemierzalne	-	-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.												

## 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: ...

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

## 9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia  
 mienie państwowe  
 inne:...

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na pozostałe obszary.

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nastąpi z dniem 1 czerwca 2024 r. Termin wejścia w życie został dostosowany do terminu wejścia w życie art. 4 i art. 19 ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

## 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.