

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Piotr Malepszak, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35, adres e-mail: Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>12.06.2024</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Artykuł 81 ust. 15 <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>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 14</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba podjęcia prac legislacyjnych nad *projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* jest konsekwencją zmian wprowadzonych w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w rozdziale 3 *Badania techniczne pojazdów* umożliwiającą 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 infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

Obowiązujące *rozporządzenie 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 2024 r. poz. 141) określa zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów, które są wykonywane w stacji kontroli pojazdów.

Obecnie nie jest możliwe przeprowadzenie 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 infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Dlatego procedura przeprowadzenia okresowego badania technicznego wyżej wymienionych pojazdów powinna zostać uproszczona w celu jej wykonania w warunkach zewnętrznych.

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 w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów rekomendowanym rozwiązaniem jest określenie zakresu i sposobu przeprowadzania okresowego badania technicznego wyżej wymienionych pojazdów.

Mając na względzie, że po zakończonym badaniu technicznym uprawniony diagnosta m.in. wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu konieczne jest wprowadzenie zmian w objaśnieniach do wzoru wskazanego zaświadczenia.

Oczekiwany efekt wprowadzonych zmian jest wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co będzie skutkowało zwiększeniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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
Diagności	Brak jednoznacznych danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	–	Bezpośrednie przez: 1) przeprowadzanie okresowych badań technicznych ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami, również w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, z uwzględnieniem nowych przepisów; 2) prawidłowe wypełnienie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po zakończeniu przeprowadzania wyżej wymienionych pojazdów.
Właściciele ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h i przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami	ok. 2 mln pojazdów	Centralna Ewidencja Pojazdów (stan na dzień 30 listopada 2022 r.)	Pośrednie – przez przedstawianie pojazdów do badań technicznych pojazdów. Natomiast zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu potwierdzi pozytywny lub negatywny stan techniczny pojazdu.
Starostowie	380	Główny Urząd Statystyczny	Pośrednie przez przeprowadzenie w ramach funkcjonującego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów co najmniej raz w roku kontroli stacji kontroli pojazdów w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów

			stosownie do art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
--	--	--	--

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.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
29. Transport i Logistyka Polska.
30. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
31. Dekra Polska.
32. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
33. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
34. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
35. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
36. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
37. Związek Powiatów Polskich.
38. Cartest.
39. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
40. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. NSZZ Solidarność.
42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
43. Forum Związków Zawodowych.
44. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
45. Związek Pracodawców Business Centre Club.

46. Związek Rzemiosła Polskiego.
47. Konfederacja Lewiatan.
48. Pracodawcy RP.
49. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
50. Polskie Towarzystwo Gospodarcze.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Termin na zgłaszanie uwag został skrócony i wyniósł 7 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. W odniesieniu do Rady Dialogu Społecznego termin na zgłaszanie uwag został skrócony do 21 dni. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostało zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 kwietnia 2023 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2023 r. poz. 571), wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Działalności Pożytku Publicznego.

Projekt zostanie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
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.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

		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 i osoby starsze							
	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						

W ujęciu niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy nie będą miały bezpośredniego wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów, ponieważ badania techniczne przeprowadzają zatrudnieni w stacji kontroli pojazdów diagnosty.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Brak wpływu.
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 na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych i osób starszych.
--	---

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

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: W przypadku przeprowadzenia badania technicznego ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta wpisuje w polu „Uwagi” w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu adres miejsca przeprowadzenia badania technicznego.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:...	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	---	--

Omówienie wpływu	Wprowadzenie unikalnego, jednoznacznie identyfikowalnego numeru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym (badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym) rozwiąże ewentualny problem związany z synchronizacją numeru w rejestrze badań technicznych przeprowadzanych w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów z ewidencją badań technicznych przeprowadzanych bezpośrednio w stacji kontroli pojazdów. Numer zaświadczenia będzie poprzedzony wyróżnikiem badania technicznego pojazdu przeprowadzanego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów tj. literą C.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nastąpi z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Należy dodać, że z dniem 1 czerwca 2024 r. wszedł 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.