

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego 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 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Obecnie w przepisach nie została określona procedura przeprowadzania badań technicznych w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów. *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), zwane dalej „rozporządzeniem”, określa zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów, które są wykonywane w stacji kontroli pojazdów.

Ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1720) wprowadziła zmiany w ustawie w rozdziale 3 *Badania techniczne pojazdów* umożliwiające 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.

W związku z powyższym, zaistniała konieczność nowelizacji rozporządzenia, która określi zakres i sposób przeprowadzania okresowego 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.

Wydanie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* jest niezbędne w celu osiągnięcia spójności w koncepcji dotyczącej 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 w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów. Należy dodać, że procedowany jest projekt rozporządzenia, który będzie określał m.in. minimalne wymagania dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów czy wyposażenie kontrolno-pomiarowe stosowane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w tej infrastrukturze oraz *projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniający rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów*.

System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkownika. Dlatego przepisy dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania badań

technicznych pojazdów powinny być precyzyjne i nie powinny budzić wątpliwości wśród uprawnionych diagnostów.

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 została uproszczona w celu jej wykonania w warunkach zewnętrznych. Założeniem projektu rozporządzenia jest, aby zakres badania technicznego ciągnika rolniczego oraz ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami był uproszczony, jednakże przy zachowaniu podstawowych zasad przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Badania techniczne w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów mają przede wszystkim na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz bezpieczeństwa innych użytkowników dróg. Zasadniczym powodem wprowadzenia nowych uregulowań w tym przypadku jest zwalczanie procederu nie przeprowadzania badań technicznych przez właścicieli lub posiadaczy ciągnika rolniczego oraz ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami.

W związku z uwagą Rządowego Centrum Legislacji zgłoszoną w ramach uzgodnień międzyresortowych dokonano zmiany w § 1 w pkt 1 lit. d rozporządzenia z uwagi na wskazane nieobowiązujące rozporządzenie, które utraciło moc na podstawie art. 40 ust. 1 *ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 2281 oraz z 2016 r. poz. 2001).

Projekt zakłada zmianę § 2 rozporządzenia przez dodanie ust. 2b, w którym w odniesieniu do ciągnika rolniczego i ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami wykonuje się zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w dziale Ib załącznika nr 1 do rozporządzenia.

Mając na względzie, że w załączniku nr 1 do nowelizowanego rozporządzenia zostało ujednocnione podejście do oceny wykrytych usterek w toku badań technicznych pojazdów z oceną usterek wykrytych podczas przeprowadzania kontroli drogowej, o których mowa w załączniku nr 1 *Sposób identyfikowania pojazdu, zakres i metody kontroli jego stanu technicznego do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego* (Dz. U. poz. 2141, z późn. zm.) zrezygnowano z dokonywania zmian poszczególnych przepisów w tabeli w dziale I.

Dlatego projekt zakłada zmiany w załączniku nr 1 do rozporządzenia przez dodanie działu 1b określającego zakres okresowego badania technicznego ciągnika rolniczego i ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami.

Mając na względzie jednakowe traktowanie w obrębie określonego rodzaju pojazdu zmiany dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania okresowego badania technicznego dotyczą także przeprowadzania okresowego badania technicznego wyżej wymienionych pojazdów w stacji kontroli pojazdów.

W przypadku przeprowadzania okresowego badania technicznego ciągnika rolniczego oraz ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami zarówno w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, jak również w stacji kontroli pojazdów, badanie te należy wykonać zgodnie z tabelą w dziale I, o której mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia, z wyjątkiem pkt 1.1.23. oraz 2.4.

Zgodnie z § 48 ust. 3 pkt 2 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2024 r. poz. 502) w przyczepie, której dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 5 t, dopuszcza się hamulec roboczy typu bezwładnościowego (najazdowy). Punkt 1.1.23, o którym mowa w tabeli, został wyłączony z zakresu okresowego badania technicznego, ponieważ dotyczy hamulca najazdowego a badanie w tym zakresie należy wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców, które nie będzie stosowane do przeprowadzania badań technicznych w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

Natomiast punkt 2.4. w tabeli w dziale I dotyczy ustawienia kół a kontrolę w tym zakresie przeprowadza się za pomocą urządzenia do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu. Ze względu na brak możliwości wykonania zakresu badania w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, zaistniała konieczność jego wyłączenia podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego.

W tabeli w dziale I w załączniku nr 1 do rozporządzenia zostały określone metody oceny stanu technicznego pojazdu podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego. Wielokrotnie wskazuje się w odniesieniu do poszczególnych zakresów badania, że kontrola organoleptyczna pojazdu jest przeprowadzana na kanale przeglądowym lub na dźwigniku lub „*pojazd ustawiony na kanale przeglądowym lub dźwigniku*” lub „*pomiar ustawienia na ławie pomiarowej (...)*”. Wobec powyższego, w przypadku przeprowadzania badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, doprecyzowano, że jest ono przeprowadzane na twardej nawierzchni.

Należy zaznaczyć, że w *projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań i wyposażenia dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów* został określony katalog wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowany do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, który powinien posiadać przedsiębiorca lub podmiot niebędący przedsiębiorcą prowadzący stację kontroli pojazdów zamierzający przeprowadzać badania techniczne pojazdów, o których mowa w art. 81b ustawy.

W celu przeprowadzenia badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, przedsiębiorca lub inny podmiot niebędący przedsiębiorcą prowadzący stację kontroli pojazdów powinien posiadać m.in.:

- 1) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu 115 kN w wersji mobilnej wraz z zestawem podkładów do stabilizacji pojazdu podczas badania technicznego albo urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu dostosowane do zakresu badanego pojazdu w wersji mobilnej;
- 2) ekran do oceny ustawienia świateł i miernik światłości do oceny światłości świateł pojazdu.

Mając na względzie realizację zakresu badania, o którym mowa w pkt 5.1., 5.3.1., 5.3.3., 5.3.4. (osie, zwrotnice, łożyska kół) w tabeli, w projekcie rozporządzenia wskazano, że badanie techniczne w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów przeprowadza się przy użyciu urządzenia do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej 115 kN w wersji mobilnej wraz z zestawem podkładów do stabilizacji pojazdu podczas badania technicznego albo urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu dostosowanego do zakresu badanego pojazdu w wersji mobilnej.

Mając na uwadze, że w pkt 4.1.2. oraz 4.5.2. w kolumnie drugiej w tabeli w dziale I wskazano, że „*Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł*”, w projekcie rozporządzenia zaistniała konieczność wprowadzenia zastrzeżenia, iż podczas badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, pomiaru ustawienia świateł dokonuje się na równej i twardej nawierzchni, za pomocą ekranu do oceny ustawienia świateł.

Obecnie w trakcie przeprowadzania badania technicznego pomiaru światłości świateł dokonuje się za pomocą przyrządu do pomiaru światłości świateł pojazdu. Jednakże w przypadku przeprowadzania badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów pomiaru światłości świateł należy dokonać za pomocą miernika światłości do oceny światłości świateł pojazdu.

Projekt rozporządzenia wprowadza zmianę w § 4 ust. 4 rozporządzenia, który dotyczy czynności jakie dokonuje uprawniony diagnosta po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego w odniesieniu do wpisu o wyniku badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, do rejestru badań technicznych pojazdów. Uprawniony diagnosta będzie nadal zobowiązany do niezwłocznego dokonania wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych, jednakże nie później niż w dniu przeprowadzenia badania. Wprowadzenie takiego rozwiązania nie nakłada konieczności uzupełniania rejestru badań technicznych bezpośrednio po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

W załączniku nr 1 do rozporządzenia w dziale II *Szczegółowy sposób badania skuteczności i równomierności działania hamulców podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu* w § 1 w ust. 5 uwzględniono dopuszczenie badania skuteczności hamowania przez pomiar opóźnienia hamowania w odniesieniu do ciągników rolniczych i ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

W załączniku nr 1 do rozporządzenia w dziale III *Szczegółowy sposób oceny stanu technicznego układu wydechowego i pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu oraz*

sposób kontroli stanu technicznego sygnału dźwiękowego podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu w § 6 w ust. 1 doprecyzowano, że pomiar hałasu wykonuje się nie tylko na stanowisku zewnętrznym spełniającym wymagania określone w § 17 rozporządzenia 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), ale również dopuszcza się wykonanie pomiaru hałasu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów w przypadku ciągnika rolniczego oraz ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h.

W odniesieniu do badań technicznych, o których mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, projekt rozporządzenia określa również strukturę numeru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu (badania technicznego). Zmiany w tym zakresie dotyczą objaśnienia ^{A)} do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, o którym mowa w załączniku nr 3 do rozporządzenia. Wprowadzenie unikalnego, jednoznacznie identyfikowalnego numeru zaświadczenia (badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy) 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.

Dane o badaniach technicznych wykonanych w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów powinny być przekazane niezwłocznie po jego przeprowadzeniu, za pomocą posiadanych certyfikatów VPN i SSL do Centralnej Ewidencji Pojazdów, tak jak jest to w przypadku badań technicznych przeprowadzanych bezpośrednio w stacji kontroli pojazdów. W przypadku braku łączności dopuszcza się skorzystanie z tzw. trybu awaryjnego, o którym mowa w art. 80bc ustawy, zgodnie z zasadą obowiązującą dla badania technicznego wykonywanego w stacji kontroli pojazdów.

Projekt rozporządzenia wprowadza także zmiany w objaśnieniu ^{J)} do pola „Uwagi” we wzorze zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W przypadku przeprowadzania badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta powinien w tym miejscu wpisać adres miejsca przeprowadzenia badania technicznego. Oprócz wyróżnika badania technicznego pojazdu przeprowadzanego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów wskazana informacja pozwoli na weryfikację, czy badanie techniczne zostało wykonane w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

Zakres zmian zaproponowanych w projekcie rozporządzenia wymaga wprowadzenia przepisów przejściowych. Podkreślenia wymaga, że wprowadzenie odrębnej struktury numeru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu nie ma wpływu na badania techniczne, które zakończyły się wynikiem negatywnym na skutek wykrycia usterek poważnych, a które powodują wykonanie w terminie 14 dni badania technicznego polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w których stwierdzono usterki. Do tych spraw

zgodnie z § 2 projektu stosuje się przepisy dotychczasowe, co oznacza, że w odniesieniu do ciągnika rolniczego albo ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h lub przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami, które zostały poddane badaniu technicznemu nadal sprawdzenia dokonuje stacja, w której te usterki stwierdzono i badanie techniczne odbywa się w stacji kontroli pojazdów.

W odniesieniu do pozostałych zmian zaproponowanych w projekcie rozporządzenia nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych. Wprowadzenie zmian w objaśnieniach do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, który jest dokumentem wydawanym przez uprawnionych diagnostów, nie powoduje utraty ważności zaświadczeń wydanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

Zgodnie z § 3 rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. 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*. Dlatego zasadnym jest, aby rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Stosownie do art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) 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 będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w zakresie stacji kontroli pojazdów, którzy zamierzają przeprowadzać badania techniczne pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, ponieważ badania techniczne przeprowadzają zatrudnieni w stacji kontroli pojazdów uprawnieni diagnosty, którzy są zobowiązani do 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 zgodnie z nowymi przepisami.

Projekt aktu zawiera wymogi nakładane na usługodawców podlegające notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 *dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym* (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia zawiera przepisy techniczne 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 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.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem.

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 i konsultacji publicznych.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.