

Warszawa, dnia 13 lipca 2022 roku

PISKP/MB/01/07/2022

**Rafał Weber**

**Sekretarz Stanu**

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl

**dotyczy: projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wraz z uzasadnieniem, oceną skutków regulacji i tabelą zgodności (pismo znak DTD-7.0210.1.2022)**

W nawiązaniu do przesłanego do konsultacji społecznych w dniu 29 czerwca 2022 roku projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wraz z uzasadnieniem, oceną skutków regulacji i tabelą zgodności, sygn. akt DTD-7.0210.1.2022, chcemy zgłosić następujące uwagi do przedmiotowego projektu:

**1. W § 1a należy dodać pkt 3 w brzmieniu:**

„3) W przypadku, o którym mowa w art. 132 ust. 5 ustawy pobranie danych z ewidencji może nastąpić po przeprowadzeniu badania;”

Taki zapis umożliwi przesłanie do Centralnej Ewidencji Pojazdów m.in. danych pojazdów, w przypadku których organ kontroli ruchu drogowego zatrzymał dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe). Ma on dotyczyć pojazdów nie zarejestrowanych dotychczas na terytorium RP. Wprowadzenie normy jest istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym w kontekście obecnego napływu do Polski znacznej liczby pojazdów, których stan techniczny budzi wątpliwości. Kierowcy pojazdów zarejestrowanych za granicą naruszają przepisy ruchu drogowego. Jeśli taki pojazd jest niesprawny technicznie, organy kontroli

ruchu drogowego zatrzymują dowód rejestracyjny. W takiej sytuacji należy przeprowadzić badanie techniczne o którym mowa w § 7 rozporządzenia, który stanowi to tym, że „jeżeli badanie techniczne przeprowadzone na wniosek posiadacza pojazdu dotyczy pojazdu wymienionego w art. 132 ust. 5 ustawy, uprawniony diagnosta po wykonaniu badania technicznego pojazdu wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.” Dane z takiego badania zapisywane są w rejestrze lokalnym SKP w trybie awaryjnym i nie trafiają do CEP. Właściciel otrzymuje zaświadczenie i może w ciągu 7 dni odebrać zatrzymany dowód rejestracyjny. Zasadnym jest, żeby dane dotyczące wykonanych badań tego rodzaju także trafiały do CEP.

2. W **§ 2 ust. 1 pkt 1 lit a) tiret 3** rozporządzenia proponujemy usunięcie karty pojazdu z wyliczenia dokumentów niezbędnych do identyfikacji pojazdu w trakcie badania technicznego.

Z dniem 4.09.2022 r. wejdzie w życie art. 12 ustawy o zmianie ustawy - prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 sierpnia 2020 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 1517), zgodnie z którym nalepki kontrolne oraz karty pojazdu wydane na podstawie dotychczasowych przepisów tracą ważność.

W systemie CEP dokumenty te będą unieważnione zatem dokument ten nie będzie już mógł być użyty do identyfikacji pojazdu.

3. Jednocześnie proponujemy, aby dokonać modyfikacji zapisu w zakresie identyfikacji pojazdu wykonywanej na podstawie pokwitowania zatrzymanego dowodu rejestracyjnego (**§ 2 ust.1 pkt 1 lita a) tiret 4**) w następującym brzmieniu:

“- pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy, a w przypadku braku pokwitowania z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy.”

W obecnej chwili pokwitowanie jest zarówno dokumentem identyfikacyjnym, jak także skierowaniem na dodatkowe badanie techniczne. Bardzo często zdarzają się przypadki, odkupienia pojazdu np. z leasingu, czy też od osoby fizycznej gdzie okazuje się, że jest wirtualnie zatrzymany dokument (dowód rejestracyjny). Notorycznie zdarzają się także przypadki zgubionych pokwitowań przez właścicieli pojazdów. Uzyskanie potwierdzonej kopii jest możliwe, ale wyłącznie w przypadku gdy zwrócimy się do jednostki policji, która dokonała zatrzymania dokumentu. W przypadku, gdy właściciel pojazdu nie ma wiedzy, która jednostka dokonała zatrzymania, nie może uzyskać duplikatu, gdyż są to druki ścisłego zarachowania. Wobec tego nie jest możliwe wskazanie przez inną jednostkę tej właściwej, która może wydać duplikat pokwitowania. Często zdarzają się także przypadki zatrzymania dowodu rejestracyjnego w znacznej odległości od miejsca zamieszkania, np. podczas wakacyjnego wyjazdu.

Ostatecznie powstaje sytuacja, gdzie zgodnie z przepisami uniemożliwione jest przeprowadzenie badania dodatkowego. Dysponując danymi z CEP diagnosta jest w stanie ustalić powód skierowania na badanie dodatkowe, a wobec przepisów dotyczących wycofania kart pojazdów także dokonać identyfikacji bez

konieczności wizyty w wydziale komunikacji w celu wydania pozwolenia czasowego. Proponowane przez nas rozwiązanie byłoby korzystne zarówno dla obywateli, jak i też diagnostów.

4. W załączniku do projektu w dziale I w Tabeli: przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadawalający proponujemy:

**a) w pkt 0.1 dodać pozycje o treści:**

„k) umieszczenie na pojeździe tablic (tablicy) rejestracyjnych w innym miejscu niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone - (UD)

l) umieszczenie na pojeździe jednorzędowych zmniejszonych tablic rejestracyjnych, jeżeli pojazd nie posiada zmniejszonych wymiarów miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego do umieszczenia tablicy rejestracyjnej - (UD)“

Wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym zapisów zabraniających umieszczania tablic rejestracyjnych w miejscach innych niż miejsca konstrukcyjne i tablicy o zmniejszonych wymiarach w miejscu zwykłych tablic powinno znaleźć swoje odzwierciedlenie w kryteriach badań określonych w rozporządzeniu. Zatem należy jednoznacznie określić rodzaj tych usterek jako drobne tak jak zaproponowano w projekcie w przypadku ozdabiania tablic rejestracyjnych (pierwotnie UD / UI). Proponowana kategoria UD wynika z faktu, że przedmiotowa usterka nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu drogowego.

**b) w pkt 0.1 usunąć pozycje d) – f) w zakresie dotyczącym nalepki kontrolnej**

Uzasadnienie w zakresie tej kwestii wskazano już w punkcie 1 pisma.

**c) W pkt 0.1. g) zmienić kwalifikację na usterkę drobną**

Nie ma to wpływu na bezpieczeństwo, a więc nie spełnia definicji usterki poważnej.

**d) W pkt 1.1.8e oraz w pkt. 1.1.20** według nas punkty dotyczącą tego samego podzespołu natomiast są rozbieżności w klasyfikacji usterek.

**e) W 4.13 każdy wyciek powinien być usterką poważną.**

W naszej ocenie akumulator zawiera tylko substancje niebezpieczne. Diagnosta nie ma żadnej możliwości ustalenia organoleptycznie z jaką substancją ma do czynienia.

**f) W pkt 4.2.1 dodać g) w brzmieniu: „Barwa inna niż żółta (Światła pozycyjne boczne)” UP.**

Brak w projekcie usterki dla tego rodzaju światła.

**g) 6.1.9 usunąć cały punkt „Praca silnika”**

W warunkach stacji kontroli pojazdów brak jest możliwości stwierdzenia, czy dokonano przeróbki jednostki sterującej lub przeróbki silnika. Stacje kontroli pojazdów nie dysponują narzędziami do dokonania tego typu weryfikacji.

**h) 7.13 usunąć cały punkt „System eCall (jeżeli jest zamontowany, zgodnie z przepisami UE dotyczącymi homologacji typu)”**

Stacja kontroli pojazdów nie dysponuje urządzeniami do weryfikacji tej kwestii. W przypadku użycia interfejsu elektronicznego (nie określono jakiego), konieczne jest użycie oprogramowania, które obsługuje pojazdy danej marki, które nie są dostępne dla stacji.

**i) 9.12 usunąć cały punkt „Inne wyposażenie specjalne” .**

Diagnosta nie ma wiedzy, ani możliwości technicznych umożliwiających weryfikację instalacji do przygotowywania posiłków, instalacji sanitarnych, innych urządzeń jak np. systemy audiowizualne. Ustawodawca nie stworzył w tym zakresie norm ani przepisów określających warunki techniczne, do których mógłby się odnosić diagnosta przy badaniu technicznym.

4. W Dziale II „Szczegółowy sposób badania skuteczności i równomierności działania hamulców podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu” Załącznika nr 1 do rozporządzenia tj. w **§ 4 ust. 7a** wprowadzono obowiązek archiwizacji wyników badań z opóźniomierza oraz urządzeń do pomiaru sił hamowania.

**Wykonanie proponowanego zapisu nie jest realne w przypadku wielu urządzeń będących na wyposażeniu SKP.** W obecnej chwili bardzo wiele stacji kontroli pojazdów posiadających ważne poświadczenie Dyrektora TDT nie spełni takich wymagań. Zasadne zatem byłoby w przypadku wprowadzenia archiwizacji wyników badań z układu hamulcowego, określenie okresu przejściowego w rozporządzeniu dotyczącym warunków lokalowych SKP, który umożliwi na przestrzeni np. 5 lat spełnienie takiego wymagania. Do tego czasu wyniki mogłyby być wpisywane w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Należy wspomnieć, że wcześniejszy projekt przewidywał taką możliwość. Modernizacja tego typu urządzeń jest bardzo kosztowna i wymaga od przedsiębiorców zabezpieczenia środków na taki cel. **W obecnych realiach (cena badania technicznego, wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej) wprowadzenie takiego wymagania dla wielu SKP będzie wiązało się z ich zamknięciem.**

Postulujemy zatem następującą zmianę tego zapisu:

„7a. Przed wykonaniem pomiarów diagnosta wprowadza do urządzenia dane identyfikujące pojazd: numer rejestracyjny i numer VIN lub numer nadwozia, podwozia lub ramy oraz zapisuje wyniki pomiarów w systemie urządzenia. **W przypadku braku takiej możliwości, po zakończonym badaniu wpisuje wyniki pomiarów w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia.**”

5. W uzasadnieniu projektu w zakresie badania analizy spalin powołano się na istnienie zapisu **§ 7 ust. 6 Działu IV załącznika nr 1 do rozporządzenia, który miał dotyczyć układów wielopaliwowych w tym gazu.** Natomiast w samej treści wersji legislacyjnej rozporządzenia nie wprowadzono tej jednostki redakcyjnej.
6. Jednocześnie założono, że będzie istniał obowiązek badania zanieczyszczeń gazowych poprzez uzyskiwanie danych z OBD oraz niezależnie na podstawie pomiarów z analizatora spalin. Projektodawca sam wskazuje, że badania pokazują iż wyniki negatywne z OBD i analizatora najczęściej nie pokrywają się. W związku z tym należy rozważyć, czy w przypadku **tabeli załącznika nr 1 do rozporządzenia pkt. 8.2.1.2 „Emisja zanieczyszczeń gazowych”** nie należy wprowadzić jasnego zapisu przewidującego koniunkcję („i”) sposobów wykonania badania (OBD i użycie analizatora spalin) zamiast obecnie zapisanej w projekcie w tym miejscu alternatywy („lub”).

Mamy nadzieję, że zgłoszone powyżej uwagi zostaną uwzględnione w trakcie procesu legislacyjnego nad przedmiotowym projektem rozporządzenia. Mając na uwadze naszą wiedzę i doświadczenie, pozostajemy do dyspozycji w dalszych pracach legislacyjnych nad przedmiotowym projektem.

Z poważaniem

Marcin Barankiewicz  
Prezes Zarządu  
(podpis elektroniczny)