

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY^{1), 2)}

z dnia 2023 r.

**w sprawie minimalnych wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w
stacji kontroli pojazdów oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do
przeprowadzania badań technicznych pojazdów w tej infrastrukturze**

Na podstawie art. 84b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) minimalne wymagania dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów;
- 2) wyposażenie kontrolno-pomiarowe stosowane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów;
- 3) wzór wniosku o przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

§ 2. Infrastruktura inna niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, w której mogą być przeprowadzane badania techniczne pojazdów, o których mowa w art. 81 ust. 12b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, obejmuje:

- 1) miejsce o nawierzchni równej, twardej, kostkowej, klinkierowej, wykonanej z masy bitumicznej, masy betonowej, płyt betonowych lub płyt kamienno-betonowych, o wymiarach i poziomowości umożliwiających przeprowadzenie badania technicznego;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu, pod numerem, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża postanowienia dyrektywy (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723 i 2029.

- 2) miejsce, o którym mowa w pkt 1, umożliwia przeprowadzenie badania technicznego w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zagrożenia dla innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania technicznego;
- 3) punkt odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów.

§ 3. 1. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe stosowane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, obejmuje następujące urządzenia i przyrządy:

- 1) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej 115 kN, w wersji mobilnej wraz z zestawem podkładów do stabilizacji pojazdu podczas badania technicznego albo urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, w wersji mobilnej;
- 2) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców;
- 3) miernik poziomu dźwięku;
- 4) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa;
- 5) ekran do oceny ustawienia świateł i miernik światłości do oceny światłości świateł pojazdu;
- 6) przyrząd do pomiaru ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 7) dymomierz.

2. Wysokość podnoszenia urządzenia do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu 115 kN, w wersji mobilnej nie powinna być mniejsza niż 300 mm.

3. Ekran do oceny ustawienia świateł pojazdu spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada tło białe matowe;
- 2) wymiary ekranu są dostosowane do wymiarów badanych pojazdów.

4. Miernik światłości do oceny światłości świateł spełnia następujące wymagania:

- 1) wskazuje światłość w kcd;
- 2) zakres pomiaru wynosi od 0 do co najmniej 225 kcd;
- 3) jest wyskalowany z gwarancją dokładności pomiaru do 1 kcd.

§ 4. Do przeprowadzenia badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów wymagany jest przenośny komputer z możliwością dostępu do Internetu wraz z drukarką.

§ 5. 1. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów posiada oznakowanie w rozumieniu art. 5 pkt 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2023 r. poz. 215) lub oznakowanie CE w rozumieniu art. 4 pkt 18 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854), zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności.

2. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 1–4 i 6–7, spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

§ 6. Wzór wniosku o przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów określa załącznik do rozporządzenia.

§ 7. Do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów można wykorzystywać wyposażenie kontrolno-pomiarowe znajdujące się na wyposażeniu stacji kontroli pojazdów i dopuszczone do użytkowania na podstawie dotychczasowych przepisów, jeżeli gwarantuje wykonywanie badań technicznych pojazdu zgodnie z przepisami w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2024 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Tomasz Behrendt
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia2023 r.
(poz.)

WZÓR

(Format A-4)

.....

(miejscowość i data)

.....

(imię i nazwisko lub nazwa właściciela lub posiadacza pojazdu)

.....

(adres zamieszkania)

.....

(numer telefonu, adres e-mail)

WNIOSEK

**o przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż
stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów**

Na podstawie art. 81 ust. 12d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.) wnoszę o przeprowadzenie badania technicznego:

- 1) ciągnika rolniczego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h,
- 2) ciągnika gąsiennicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h,

3) przyczepy przeznaczonej do łączenia z wyżej wymienionymi pojazdami*):

marka, model

numer rejestracyjny

numer identyfikacyjny (VIN) / numer nadwozia, podwozia lub ramy

w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów

.....

(adres miejsca przeprowadzenia badania technicznego)

*) Niepotrzebne skreślić.

Oświadczam, że dysponuję infrastrukturą, która spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

.....
(data i podpis właściciela lub posiadacza pojazdu)

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie minimalnych wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w tej infrastrukturze został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 84b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.).

Obecnie w przepisach nie zostały określone wymagania dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów do przeprowadzania badań technicznych. *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 jedynie wymagania dla stacji kontroli pojazdów, w których są przeprowadzane badania techniczne 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 z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym 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, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia minimalnych wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, w której mogą być przeprowadzane badania techniczne takich pojazdów, wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzenia tych badań oraz wzoru wniosku o przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

Uwzględniając warunki i wymagania gwarantujące przeprowadzenie badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów projekt rozporządzenia określa minimalne wymagania dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów. Infrastruktura inna niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów obejmuje miejsce o nawierzchni równej, twardej, kostkowej, klinkierowej, wykonanej z masy bitumicznej, masy betonowej, płyt betonowych lub płyt kamiennie-betonowych, o wymiarach i poziomowości umożliwiających przeprowadzenie badania technicznego. Takie miejsce nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zagrożenia dla innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania.

Powyższe wymagania dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów są niezbędne, aby dokonać sprawdzenia skuteczności i równomierności działania hamulców podczas przeprowadzania badania technicznego. Wykonanie badania technicznego w nieodpowiednim miejscu będzie miało wpływ na wynik dokonywanych pomiarów.

W infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów powinien znajdować się również punkt odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów.

W projekcie rozporządzenia został określony katalog wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego 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 w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

Obowiązek posiadania wyposażenia kontrolno-pomiarowego może dotyczyć przedsiębiorcy lub innego podmiotu niebędącego przedsiębiorcą prowadzącego okręgową jak również podstawową stację kontroli pojazdów.

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:

- 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 o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, w wersji mobilnej;
- 2) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców;
- 3) miernik poziomu dźwięku;
- 4) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa;
- 5) ekran do oceny ustawienia świateł i miernik światłości do oceny światłości świateł pojazdu;
- 6) przyrząd do pomiaru ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 7) dymomierz.

W przypadku urządzenia do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu 115 kN dopuszczalny nacisk osi pojedynczej napędowej w ciągniku rolniczym (a w zdecydowanej większości ciągników rolniczych oś przednia kierowana również wyposażona jest w napęd) może wynosić nawet 115 kN zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 5 i § 3 ust. 1 pkt 13 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.). Zatem udźwig 115 kN jest minimalną wartością dla tego rodzaju pojazdów.

Ekran do oceny ustawienia świateł powinien być dostosowany do wielkości badanych pojazdów. Należy mieć na względzie, że zgodnie z § 2 ust. 2 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* maksymalna szerokość pojazdu wynosi 255 cm. Ekran do oceny ustawienia świateł powinien posiadać tło białe matowe – nie powodujące oślepienia.

Miernik światłości do oceny światłości świateł powinien charakteryzować się minimum pełnym zakresem pomiarowym wynikającym z pkt 4.1.7. załącznika nr 1 do *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.).

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 będzie wymagało posiadania, przez przedsiębiorcę wykonującego działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, przenośnego komputera z możliwością dostępu do Internetu wraz z drukarką.

Urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu 115 kN, w wersji mobilnej, powinno posiadać oznakowanie w rozumieniu art. 5 pkt 3 *ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności* (Dz. U. z 2023 r. poz. 215) lub oznakowanie CE w rozumieniu art. 4 pkt 18 *ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854), zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności.

Analogiczne wymagania dotyczą już obecnie miernika poziomu dźwięku, przyrządu do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa i dymomierza. Inaczej przedstawia się sytuacja z opóźnieniomierzem, dla którego wydaje się certyfikat zgodności wydany przez jednostkę akredytowaną. Przyrząd do pomiaru ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu powinien posiadać ważną legalizację Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Zgodnie z art. 6 *ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku* oznakowanie CE, a w przypadku przyrządów pomiarowych także dodatkowe oznakowanie metrologiczne, umieszcza się na wyrobie podlegającym obowiązkowi oceny zgodności po przeprowadzeniu tej oceny i potwierdzeniu zgodności wyrobu z wymaganiami, a przed wprowadzeniem wyrobu do obrotu lub oddaniem go do użytku. Znak CE oznacza zgodność z zasadniczymi wymaganiami, które dotyczą na przykład emisji zakłóceń elektromagnetycznych, hałasu albo zużycia energii.

Mając na względzie, że wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do przeprowadzania badania technicznego uprawniony diagnosta będzie zabierał do infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz, że nie jest wymagane, aby przedsiębiorca lub podmiot niebędący przedsiębiorcą posiadał drugi komplet wyposażenia kontrolno-pomiarowego w odniesieniu do wszystkich urządzeń i przyrządów, wyposażenie kontrolno-pomiarowe, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 1–4 i 6–7 projektu rozporządzenia, powinno spełniać wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*.

Załącznik do projektu rozporządzenia określa wzór wniosku o przeprowadzenie badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów. Wzór wniosku o przeprowadzenie badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów zawiera niezbędne dane, jakie uprawniony diagnosta powinien posiadać przed wykonaniem okresowego badania technicznego. Dane kontaktowe

właściciela lub posiadacza pojazdu będą niezbędne do ustalenia terminu badania technicznego. Natomiast rodzaj pojazdu oraz wskazanie marki/modelu, numeru rejestracyjnego, a także numeru identyfikacyjnego (VIN) bądź numeru nadwozia, podwozia lub ramy są niezbędne do zidentyfikowania pojazdu do przeprowadzenia badania technicznego. We wniosku o przeprowadzenie badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów właściciel lub posiadacz pojazdu będzie zobowiązany do wskazania infrastruktury tj. jej adresu, w której będzie możliwe wykonanie badania technicznego i do oświadczenia, że dysponuje infrastrukturą, która spełnia wymagania określone w niniejszym projekcie rozporządzenia.

Mając na względzie, że nie jest wymagane, aby przedsiębiorca lub podmiot niebędący przedsiębiorcą prowadzący stację kontroli pojazdów dokonał wymiany wszystkich urządzeń i przyrządów, które będą stosowane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów zasadne jest wprowadzenie przepisu przejściowego dotyczącego wykorzystywania wyposażenia kontrolno-pomiarowego znajdującego się w stacji kontroli pojazdów. Do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów będzie można wykorzystywać wyposażenie kontrolno-pomiarowe znajdujące się na wyposażeniu stacji kontroli pojazdów i dopuszczone do użytkowania na podstawie dotychczasowych przepisów, jeżeli gwarantują wykonywanie badań technicznych pojazdu zgodnie z *rozporządzeniem 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.). Zapewnienie możliwości przeprowadzenia badania technicznego zgodnie z wyżej wymienionymi przepisami potwierdzi poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wydawane w drodze decyzji, przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Zgodnie z § 8 rozporządzenie wejdzie w życie 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*.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów, którzy zamierzają przeprowadzać badania techniczne pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, ponieważ w celu przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych oraz ciągników gaśnicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami przedsiębiorcy będą zobowiązani do zakupu niezbędnych urządzeń i przyrządów, tj. tych, których nie będą posiadać.

Projekt aktu nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców podlegających 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.

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.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie minimalnych wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w tej infrastrukturze</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>Rafał Weber, Sekretarz 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>14.11.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Artykuł 84b ust. 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>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 345</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba podjęcia prac legislacyjnych nad *projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie minimalnych wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w tej infrastrukturze* 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 infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

W związku z powyższym, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia minimalnych wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, w której mogą być przeprowadzane badania techniczne takich pojazdów, wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzenia tych badań oraz wzoru wniosku o przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

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), które określa szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów odpowiednio do zakresu wykonywanych badań technicznych oraz badanych pojazdów, jak również inne przepisy nie określają wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego niezbędnego do przeprowadzania badań technicznych w tej infrastrukturze.

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 niezbędne jest określenie wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz określenie katalogu wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

Mając na względzie, że badanie techniczne pojazdów przeprowadza się na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w załączniku do projektu rozporządzenia konieczne jest określenie wzoru wniosku o przeprowadzenie badania technicznego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

Oczekiwane efekty:

- 1) wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co będzie skutkowało podniesieniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- 2) pozytywny wpływ na ochronę środowiska;

- 3) zwiększenie dostępności przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.

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. Mając na względzie, że w Rzeczypospolitej Polskiej właściciel ciągnika rolniczego jest zobowiązany do przedstawienia do badania technicznego zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym a w pkt 1 załącznika III do dyrektywy 2014/45/UE stwierdza się, że „Badania zdatności do ruchu drogowego przeprowadzane zgodnie z zalecanymi metodami określonymi w załączniku I wykonuje się z wykorzystaniem odpowiedniego wyposażenia i przyrządów. Może to obejmować, w stosownych przypadkach, użycie mobilnych urządzeń do przeprowadzania badań.” określenie minimalnych wymagań dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w tej infrastrukturze, nie jest sprzeczne z przepisami wyżej wymienionej dyrektywy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5454	Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie ważnych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych (stan na dzień 31 sierpnia 2023 r.)	Bezpośrednie przez posiadanie bądź zakup wyposażenia kontrolno-pomiarowego niezbędnego 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 w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.
Diagności	Brak jednoznacznych danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	–	Bezpośrednio przez weryfikację, czy infrastruktura inna niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów (tj. adres miejsca przeprowadzenia badania technicznego) wskazana przez właściciela lub posiadacza pojazdu we wniosku spełnia wymagania

			określone w projekcie rozporządzenia.
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.)	Bezpośrednie przez: 1) dysponowanie infrastrukturą umożliwiającą przeprowadzenie badania technicznego, która spełnia wymagania określone w projekcie rozporządzenia; 2) złożenie wniosku o przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów stosownie do wzoru określonego w załączniku do projektu rozporządzenia; 3) potwierdzenie we wniosku o przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów dysponowania infrastrukturą, która spełnia określone wymagania.
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego	1	<i>Ustawa z 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1622)</i>	Pośrednie przez sprawdzenie, czy przedsiębiorca lub podmiot niebędący przedsiębiorcą spełnia wymagania w odniesieniu do posiadania wyposażenia kontrolno-pomiarowego wykorzystywanego do przeprowadzania badań technicznych 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 a następnie 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>

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 zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
-------------	-----	---------------------------	--

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

Projekt rozporządzenia będzie 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. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
38. Związek Powiatów Polskich.

39. Cartest.
40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. NSZZ Solidarność.
43. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
44. Forum Związków Zawodowych.
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
46. Związek Pracodawców Business Centre Club.
47. Związek Rzemiosła Polskiego.
48. Konfederacja Lewiatan.
49. Pracodawcy RP.
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

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							

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Brak wpływu.
Niemierzalne	Przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów	Nie jest możliwe oszacowanie ilości przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, którzy skorzystają z możliwości przeprowadzania badań technicznych w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.
	Właściciele ciągników rolniczych i przyczep	Do Ministerstwa Infrastruktury docierały sygnały od właścicieli ciągników rolniczych w sprawie wprowadzenia zmian w odniesieniu do miejsca przeprowadzania okresowych badań technicznych tych pojazdów, na przykład ze wskazaniem na możliwość wykonania badania technicznego w miejscu zamieszkania właściciela pojazdu. Jednakże, nie jest możliwe oszacowanie liczby właścicieli ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami, którzy będą korzystać z przeprowadzania badania technicznego w infrastrukturze innej stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Przedsiębiorcy poniosą wydatki na zakup wyposażenia kontrolno-pomiarowego niezbędnego 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 w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów. Znaczna część obecnego wyposażenia kontrolno-pomiarowego wykorzystywana do przeprowadzania badań technicznych wyżej wymienionych pojazdów znajduje się w posiadaniu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów stosownie do obowiązujących przepisów. W odniesieniu do wyposażenia kontrolno-pomiarowego takiego jak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) urządzenia do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej 115 kN, w wersji mobilnej, albo urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, w wersji mobilnej; 2) ekranu do oceny ustawienia świateł i miernika światłości do oceny światłości świateł pojazdu – może zdarzyć się, iż znajduje się w posiadaniu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. <p>Zakłada się, że koszt zakupu urządzenia do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej 115 kN, w wersji mobilnej, może wynieść co najmniej 1000 zł.</p> <p>Cena uniwersalnego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do i powyżej 3,5 t wykorzystywanego stacjonarnie w stacji kontroli pojazdów wynosi 25 000 zł. Dlatego koszt zakupu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, w wersji mobilnej może wynieść co najmniej 25 000 zł.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że projekt rozporządzenia nie wskazuje urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu jako obligatoryjnego wyposażenia, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów posiada urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu 115 kN. Decyzja w odniesieniu do posiadania jednego z tych urządzeń albo obydwu pozostawiona jest przedsiębiorcy lub podmiotowi niebędącemu przedsiębiorcą.</p> <p>Ze wstępnego oszacowania wynika, że koszt zakupu ekranu do oceny ustawienia świateł wyniesie nie mniej niż 630 zł a koszt zakupu miernika światłości do oceny światłości świateł pojazdu wyniesie co najmniej 140 zł.</p> <p>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.</p>	

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).	<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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input 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: Badanie techniczne ciągników rolniczych oraz ciągników gaśnicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami przeprowadza się na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, którego wzór określa załącznik do projektu rozporządzenia.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	---	---

Omówienie wpływu	<p>W katalogu wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów został wymieniony dymomierz, który dokonuje pomiaru zadymienia spalin w pojazdach z silnikiem o zapłonie samoczynnym. Uniemożliwienie poruszania się pojazdu z niewłaściwą emisją spalin przedkłada się na środowisko naturalne.</p> <p>Wykorzystanie wyposażenia kontrolno-pomiarowego w wersji mobilnej w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów powinno zapewnić przeprowadzanie badań technicznych na poziomie nie mniej profesjonalnym, niż w stacji kontroli pojazdów.</p>
------------------	--

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.