

PISKP/MB/09/12/2023

Warszawa, dnia 21 grudnia 2023 roku

Sz. P. Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

piotr.smaga@mi.gov.pl

dotyczy: projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych oraz wzorów dokumentów związanych z tymi badaniami wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji. (Rozporządzenie zostało wpisane do Wykazu Prac Legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod numerem 349).

W nawiązaniu do pisma z dnia 27 listopada 2023 r., znak: DTD-4.0210.12.2023 (otrzymanego elektronicznie 12.12.2023 r.), dotyczącego projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych oraz wzorów dokumentów związanych z tymi badaniami wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji pragniemy wnieść następujące uwagi:

1. Zgodnie z § 2 ust. 3 projektu rozporządzenia, badanie ma polegać na sprawdzeniu zgodności warunków technicznych zgłoszonych przez właściciela pojazdu we wniosku o przeprowadzenie badania zgodności z informacjami zawartymi w książce samochodu sportowego, a także ze stanem faktycznym. W załączniku nr 1 określającym treść wniosku o przeprowadzenie badania, w naszej ocenie, znajdują się dane nadmiarowe, których diagnosta nie jest w stanie rzetelnie ustalić: pkt 11 prześwit minimalny; 21 średnica cylindra/skok tłoka; 22 pojemność skokowa; 23 stopień sprężania; 24 maksymalna moc silnika; 25 maksymalny moment obrotowy silnika; 29 kolejność pracy cylindrów; 40 rodzaj i moc prądnicy / alternatora; 41 napięcie i moc rozrusznika; 42 biegun połączony z masą; 46 liczba i pojemność zbiorników paliwa; 47 ilość oleju w silniku, skrzyni biegów, przekładni głównej; 48 pojemność układu chłodzenia. Jeśli diagnosta w myśl § 2 ust. 3 projektu rozporządzenia ma badać prawdziwość powyższych danych, to musi mieć narzędzia i urządzenia pozwalające na weryfikację danych umieszczonych w tym zakresie we wniosku. Stacja kontroli pojazdów nie posiada ani urządzeń ani informacji pozwalających na jakąkolwiek ich weryfikację. Postulujemy o usunięcie ze wzoru wniosku ww. punktów, które nie są sprawdzalne, albowiem stacja kontroli pojazdów zgodnie z obowiązującym stanem prawnym nie może dokonywać

demontażu elementów pojazdu przy badaniu. Przy założeniu, że protokół oceny stanu technicznego określonego w załączniku nr 2 projektu i tak nie odnosi się merytorycznie do wyżej opisanych danych, tym bardziej nie widzimy potrzeby ich umieszczenia we wniosku. W przypadku usunięcia tych danych ze wzoru wniosku, zachowana zostanie zgodność samego wniosku z zakresem merytorycznym protokołu oceny.

2. W załączniku nr 3 określającym zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu, mając na względzie powyżej wyartykułowane uwagi, należy usunąć także: pkt 4 pojemność skokowa silnika / moc; 7 masa własna; 8 dopuszczalny nacisk osi. Dodatkowo należy stwierdzić, że na obowiązkowym wyposażeniu stacji kontroli pojazdów nie znajduje się legalizowana waga. Ponadto parametry związane z masą i rozkładem nacisków, mając na względzie specyfikę pojazdów używanych do zawodów sportowych, będą wartościami zmiennymi.

3. Ponadto w załączniku nr 2 pkt II, 1, d) wprowadzono stwierdzenie „nie oślepiają innych uczestników ruchu - tak/nie”. W naszej ocenie dla jasności stosowania tego kryterium należy usunąć słowo „nie” znajdujące się na początku wyżej wymienionego zdania. Analogiczna uwaga dotyczy punktu f) światła barwy. W tym miejscu także należy usunąć słowo „nie”, aby uczynić stosowanie wyboru kryterium alternatywy (tak/nie). Taka sama sytuacja dotyczy także pkt g) tiret 2 w zakresie oceny świateł drogowych, mijania i przeciwmgławych.

4. W załączniku nr 1 określającym wniosek o przeprowadzenie badania w pkt 35 wskazano: „spełnia wymagania wymienione w § 16 ust. 2 i ust. 3 rozporządzenia o warunkach technicznych - tak/nie”. Jednocześnie w załączniku nr 3 określającym protokół oceny w pkt II, 3, lit. a) – c), wskazano odpowiednio wskaźniki skuteczności hamowania: 58%, 29%, 16%. W naszej ocenie nie ma to uzasadnienia. Nie wiemy według jakich kryteriów wskazano w projekcie ww. wartości procentowe. W tym zakresie punktem odniesienia dla diagnosty powinny być normy określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia tj. określone dotychczas przez ustawodawcę w przywołanym wyżej § 16 ust. 2, ust. 3 i ust. 4 pkt 1) - (ust. 4 pkt 1) określa wskaźnik skuteczności dla hamulca postojowego). Co za tym idzie norma określona w pkt 35 załącznika nr 1 powinna odwoływać się także do ust. 4 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych. Dodatkowo należy wskazać, że w załączniku nr 3 określającym protokół oceny w pkt II, 3, lit. b) przepis dotyczący hamulca awaryjnego, należy uzupełnić zwrotem: „o ile występuje”. Uzasadnieniem tej zmiany jest rzadkie wystąpienia tego rodzaju hamulca jako oddzielnego układu.

5. Przedmiotowe rozporządzenie powinno określać wysokość opłaty za przeprowadzenie tego badania technicznego. W naszej ocenie powinna być to co najmniej 3 krotność wartości okresowego badania technicznego samochodu osobowego.

Z poważaniem
Marcin Barankiewicz
Prezes Zarządu PISKP