

Warszawa, dnia 11 grudnia 2023 roku

PISKP/MB/04/12/2023

**Rafał Weber**

**Sekretarz Stanu**

**Ministerstwo Infrastruktury**

[Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl](mailto:Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl)

**dotyczy: projektu 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 wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji (wykaz prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pozycja 345).**

W nawiązaniu do pisma z dnia 24 listopada 2023 r., znak: DTD-7.0210.5.2023 (otrzymanego elektronicznie 27.11.2023 r.), dotyczącego projektu 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 wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji, pragniemy przekazać następujące uwagi:

**1.** Na wstępie, chcielibyśmy wskazać uwagę natury ogólnej tj. na konieczność dostosowania obecnej procedury badań w infrastrukturze SKP zawartej w rozporządzeniu (Dz.U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm.) do realiów wykonywania badań ciągników rolniczych poza SKP. W naszej ocenie dyskusja nad treścią rozporządzeń wykonawczych w tym zakresie powinna rozpocząć się od ustalenia procedur i metod wykonywania badania, a dopiero po ich ustaleniu powinniśmy dyskutować o katalogu urządzeń i przyrządów niezbędnie potrzebnych diagnoście w takim przypadku.

**2.** W § 2 pkt 1 wskazano, że miejsce do wykonywania badań powinno spełniać warunek posiadania „wymiarów i poziomowości umożliwiających przeprowadzania badania technicznego”. W naszej ocenie należy rozważyć, czy pojęcie wymiarów i poziomowości nie powinno zostać doprecyzowane poprzez określenie konkretnych wartości minimalnych. Postulat ten jest o tyle istotny, iż zgodnie z uregulowaniem art. 81 ust. 12g (wchodzi w życie od 1.06.2024 r., dodany ustawą z dnia

16.06.2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r., poz. 1720)) w przypadku, gdy w ocenie uprawnionego diagnosty infrastruktura nie spełnia wymagań ma on obowiązek odmówić przeprowadzenia badania. Praca diagnosty jest nadzorowana przez starostę, który co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę działania stacji. Obawiamy się, że w przypadku rozbieżności ocen w zakresie spełnienia przez dane miejsce warunków co do przeprowadzania badań pomiędzy urzędnikami starostwa, a diagnostami, będą wszczynane postępowania administracyjne o cofnięcie uprawnień. Należy wskazać, że ustawodawca ściśle doprecyzowuje w rozporządzeniu ministra transportu i budownictwa w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. nr 40 poz. 275) wymagania dla długości i szerokości stanowiska kontrolnego (§ 11), ław pomiarowych (§ 12) oraz kanału przeglądowego (§ 13). W naszej ocenie parametry te nie będą mogły być spełnione w przypadku wykonywania badań poza infrastrukturą stacji kontroli pojazdów. Obawiamy się, że organy administracji chociażby w zakresie poziomowości będą odwoływać się do treści § 12 ust. 2 przywołanego wyżej rozporządzenia. Restrykcyjne parametry wskazujące na wartości 3 mm/m lub 4 mm/m poza infrastrukturą stacji nie będą możliwe do zachowania. Ta uwaga dotyczy także wskazanych parametrów odnoszących się do długości i szerokości stanowiska kontrolnego.

Precyzyjne normy prawa w tym zakresie pozwolą na upowszechnienie tego typu badań co było celem wprowadzenia nowych regulacji przez ustawodawcę oraz rozwieje obawy diagnostów i przedsiębiorców czy dane miejsce rzeczywiście nadaje się do wykonywania tego rodzaju badań. Jako Izba zrzeszająca przedsiębiorców już w tej chwili otrzymujemy zapytania od przedsiębiorców jakie parametry powinno mieć takie miejsce, aby możliwy był jego wybór bez grożących sankcji pochodzących od nadzorującego go organu jakim jest starosta.

**3.** Uważamy, że zapis w § 3 ust. 1 pkt 1 zobowiązujący do posiadania w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w SKP „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 urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnych pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, w wersji mobilnej”, zaprzecza idei upowszechnienia badań ciągników poza SKP. Szczególnie w przypadku ciągników dmc do 3,5 t., określenie takiego zapisu wprowadza uregulowania bardziej restrykcyjne niż zawarte obecnie w załączniku nr 1 do rozporządzenia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej 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.). Należy przywołać w tym miejscu punkty: 2.2.1 (stan kierownicy) oraz 2.2.2 (Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz amortyzatory kierownicy) jak także 2.2.3 (Ustawić pojazd na kołach na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, włączyć silnik (dla pojazdów ze wspomaganie układu kierowniczego) i ustawić koła do jazdy na wprost. Delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych). Kontrola organoleptyczna luzu, jest metodą badania, która dopuszcza alternatywnie ustawienie pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku przy oparciu pojazdu na podłożu.

W przedmiotowym projekcie zakłada się, że miejscem badania będzie nawierzchnia równa, twarda i pozioma, która ma zastępować ławę pomiarową kanału przeglądowego. Skoro ustawodawca

nawet w budynku stacji, dla wszystkich rodzajów pojazdów (o dmc do 3,5 t) nie wprowadza obligatoryjnego wymagania wykorzystania podnośnika przy badaniu okresowym pojazdu, to niezrozumiałym - mając na względzie cel nowego uregulowania - jest wprowadzenie takiego urządzenia na użytek badania poza infrastrukturą SKP. Obecna propozycja rażąco zwiększa koszty SKP, które chciałyby takie badania przeprowadzać. W konsekwencji wprowadzenie bezpodstawnych wydatków, może zniechęcić przedsiębiorców do inwestycji, a warto podkreślić, że celem uregulowania ma być upowszechnienie takich badań.

Należy wskazać, że powszechnie wiadomym jest, że od blisko 20 lat ustawodawca zaniechał waloryzowania stawek za badania techniczne, a badanie techniczne ciągnika rolniczego określono na kwotę 62 zł brutto. Cena podnośnika o parametrach wskazanych w projekcie rozporządzenia tj. o udźwigu 115 kN i wysokości podnoszenia minimum 30 cm wynosi co najmniej kilka tysięcy złotych.

W zakresie wprowadzenia w § 3 ust. 1 urządzania do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu, załącznik nr 1 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań w punktach: 2.1.2 (Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej), 2.1.3 (Stan połączeń układu kierowniczego), 2.1.4 (Działanie połączeń układu kierowniczego) także podobnie jak powyżej w przypadku urządzenia do podnoszenia osi pojazdu w kolumnie „metoda” wskazuje na możliwość ustawienia pojazdu na kanale przeglądowym lub dźwigniku lub na zastosowanie urządzenia do wymuszenie szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu. Jest to sytuacja analogiczna jak opisana już powyżej. Uważamy, że skoro ustawodawca podczas badania na SKP jedynie fakultatywnie określa zastosowanie takiego urządzenia to nie powinno się tego urządzenia wprowadzać obligatoryjnie na użytek badań poza infrastrukturą stacji. Aktualne w tym zakresie są uwagi w zakresie kwestii ekonomicznych dla przedsiębiorców prowadzących stacje.

Sama idea przeprowadzania badań technicznych ciągników i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne stacji kontroli pojazdów, wydaje się być słuszną. Żeby przepisy prawa w tym zakresie nie były martwe, należy wziąć pod uwagę sytuację ekonomiczną przedsiębiorców prowadzących skp. Umożliwienie przeprowadzania takich badań będzie wymagało inwestycji w urządzenia, komputer, drukarkę, mobilny internet, mobilną kasę fiskalną, zdalny dostęp do CEP, pojazd do transportu sprzętu, a także diagnostę, który będzie przeprowadzał te badania. Brak waloryzacji opłat za badania techniczne przez prawie już 20 lat, spowodował, że przedsiębiorcy praktycznie nie mają środków na inwestycje. Bez poprawy kondycji ekonomicznej przedsiębiorców prowadzących skp, idea przeprowadzania badań technicznych poza skp może pozostać martwa, tylko na papierze.

Mamy nadzieję, że tak się nie stanie. Jesteśmy gotowi brać udział w dalszych pracach legislacyjnych nad tym projektem, a także innymi z nim powiązanymi.

Z poważaniem  
Marcin Barankiewicz  
Prezes Zarządu PISKP