

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY^{1), 2)}

z dnia 2024 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań
technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach**

Na podstawie art. 81 ust. 15 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. W rozporządzeniu 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. W przypadku ciągnika rolniczego i ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami oraz w przypadku badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, wykonuje się zakres okresowego badania technicznego określony w dziale Ib załącznika nr 1 do rozporządzenia.”;

2) w § 4:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, zwanego dalej „rejestrem”, z zastrzeżeniem

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

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.

ust. 4a, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.”,

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W przypadku badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru, nie później niż w dniu przeprowadzenia badania.”;

3) w załączniku nr 1:

a) po dziale Ia dodaje się dział Ib w brzmieniu:

„Dział Ib

Zakres 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, o którym mowa w § 2 ust. 2b rozporządzenia

§ 1. Okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, oraz okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego i ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami, obejmuje ocenę stanu technicznego tego pojazdu dokonaną zgodnie z tabelą w dziale I, z wyjątkiem pkt 1.1.23. oraz 2.4., z tym że:

- 1) badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, w zakresie pkt 5.1., 5.3.1., 5.3.3., 5.3.4., przeprowadza się na twardej nawierzchni, 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 o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, w wersji mobilnej;
- 2) podczas badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, pomiaru ustawienia świateł, o którym mowa w pkt 4.1.2. oraz 4.5.2., dokonuje się na równej i twardej nawierzchni, za pomocą ekranu do oceny ustawienia

światła oraz pomiaru światłości światła dokonuje się za pomocą miernika światłości do oceny światłości światła pojazdu.”,

b) w dziale II w § 1 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania przez pomiar opóźnienia hamowania – w odniesieniu do pojazdów, których nie obejmuje zakres zastosowania urządzenia do kontroli hamulców lub których cechy konstrukcyjne uniemożliwiają przeprowadzenie badania zgodnie z ust. 4 oraz ciągników rolniczych i ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.”,

c) w dziale III w § 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pomiary hałasu pojazdu należy wykonać 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) a w przypadku ciągnika rolniczego oraz ciągnika gąsienicowego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, również w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.”;

4) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) objaśnienie „^{A)}” do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu otrzymuje brzmienie:

„^{A)} Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów (załącznik nr 8 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 2024 r. poz. 141)). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru zaświadczenia dodaje się symbol „W”, co oznacza „wtórnik”.

1. Struktura numeru zaświadczenia (badania technicznego, z wyjątkiem badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.)), powinna mieć następującą budowę:

- 1) XXXXX^{I)}/XXX/YYY/P^{II)}/XXXX^{III)} – dla podstawowej stacji kontroli pojazdów
- 2) XXXXX^{I)}/XXX/YYY^{II)}/XXXX^{III)} – dla okręgowej stacji kontroli pojazdów

- ^{I)} Pięciodziesiętny numer badania zaczynający się z prawej strony, np. 00001.
- ^{II)} Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów:
XXX – właściwy wyróżnik województwa i powiatu oznaczony według przepisów dotyczących rejestracji i oznaczania pojazdów (dwie lub odpowiednio trzy litery),
YYY – numer stacji kontroli pojazdów,
P – stały element kodu rozpoznawczego podstawowych stacji kontroli pojazdów.
- ^{III)} Czterocyfrowe oznaczenie roku, np. 2024.
2. Struktura numeru zaświadczenia (badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym), powinna mieć następującą budowę:
- 1) C^{I)}/XXXXXX^{II)}/XXX/YYY/P^{III)}/XXXX^{IV)} – dla podstawowej stacji kontroli pojazdów
 - 2) C^{I)}/XXXXXX^{II)}/XXX/YYY^{III)}/XXXX^{IV)} – dla okręgowej stacji kontroli pojazdów
- ^{I)} C – wyróżnik badania technicznego pojazdu przeprowadzanego w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów.
- ^{II)} Pięciodziesiętny numer badania zaczynający się z prawej strony, np. 00001.
- ^{III)} Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów:
XXX – właściwy wyróżnik województwa i powiatu oznaczony według przepisów dotyczących rejestracji i oznaczania pojazdów (dwie lub odpowiednio trzy litery),
YYY – numer stacji kontroli pojazdów,
P – stały element kodu rozpoznawczego podstawowych stacji kontroli pojazdów.
- ^{IV)} Czterocyfrowe oznaczenie roku, np. 2024.”,
- b) objaśnienie „^{J)}” do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu otrzymuje brzmienie:
- „^{J)} Należy wpisać przekroczone parametry administracyjne w zakresie mas, wymiarów, nacisków oraz ich wartości, ustalone dane niezbędne do rejestracji pojazdu, stwierdzone niezgodności z warunkami technicznymi pojazdów, zakres i opis stwierdzonych niezgodności danych pojazdu, ograniczenia przy zezwoleniu na używanie pojazdu i jego termin, a także informacje dotyczące wyposażenia pojazdu w zamontowane urządzenie techniczne z podaniem numeru i daty wystawienia protokołu i decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego oraz informacje o braku w dowodzie rejestracyjnym miejsca przeznaczonego na odpowiedni wpis,

informację o pojeździe konstrukcyjnie przystosowanym do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) albo pojeździe konstrukcyjnie przystosowanym do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu), który został następnie przebudowany i przystosowany do ruchu prawostronnego (z kierownicą umieszczoną po lewej stronie pojazdu), oraz inne uwagi. W przypadku pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową należy wpisać producenta, typ oraz numer seryjny urządzenia na podstawie dokumentu kalibracyjnego. W przypadku badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, należy wpisać adres miejsca przeprowadzenia badania technicznego.”,

- c) w objaśnieniu „^{K)}” do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Niepotrzebne skreślić oraz wpisać potwierdzenie przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne lub spełnienie dodatkowych warunków technicznych. W przypadku badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym należy wpisać odpowiednio:”.

§ 2. Do spraw, o których mowa § 6 ust. 6 rozporządzenia zmienianego w § 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 3. Zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 4. 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

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.

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 oraz w przypadku badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy, 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) 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 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) 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 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, który określa minimalne wymagania dla infrastruktury innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowego stosowanego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów w tej infrastrukturze 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 o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, 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, 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 jezdnyimi pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej, 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 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.

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 projektu rozporządzenia zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

W odniesieniu do pozostałych zmian zaproponowanych w projekcie rozporządzenia nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych.

Zgodnie z § 4 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 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 diagności, 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.

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 zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</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>Paweł Gancarz, Podsekretarz 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>20.02.2024</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Artykuł 81 ust. 15 <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: 14</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba podjęcia prac legislacyjnych nad *projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* jest konsekwencją zmian wprowadzonych w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w rozdziale 3 *Badania techniczne pojazdów* umożliwiającą 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.

Obowiązujące *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) określa zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów, które są wykonywane w stacji kontroli pojazdów.

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 powinna zostać uproszczona w celu jej wykonania w warunkach zewnętrznych.

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 rekomendowanym rozwiązaniem jest określenie zakresu i sposobu przeprowadzania okresowego badania technicznego wyżej wymienionych pojazdów.

Mając na względzie, że po zakończonym badaniu technicznym uprawniony diagnosta m.in. wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu konieczne jest wprowadzenie zmian w objaśnieniach do wzoru wskazanego zaświadczenia.

Oczekiwany efekt wprowadzonych zmian jest wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co będzie skutkowało zwiększeniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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 umożliwi 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.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Diagności	Brak jednoznacznych danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	–	Bezpośrednie przez: 1) przeprowadzanie okresowych badań technicznych ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami, również w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów, z uwzględnieniem nowych przepisów; 2) prawidłowe wypełnienie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po zakończeniu przeprowadzania wyżej wymienionych pojazdów.
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.)	Pośrednie – przez przedstawianie pojazdów do badań technicznych pojazdów. Natomiast zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu potwierdzi pozytywny lub negatywny stan techniczny pojazdu.
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 prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów stosownie do art. 83b ust. 2 pkt

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

Projekt rozporządzenia podlega 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. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
29. Transport i Logistyka Polska.
30. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
31. Dekra Polska.
32. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
33. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
34. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
35. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
36. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
37. Związek Powiatów Polskich.
38. Cartest.
39. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
40. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. NSZZ Solidarność.
42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
43. Forum Związków Zawodowych.
44. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
45. Związek Pracodawców Business Centre Club.
46. Związek Rzemiosła Polskiego.

47. Konfederacja Lewiatan.
48. Pracodawcy RP.
49. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
50. Rada Dialogu Społecznego.

Termin na zgłaszanie uwag został skrócony i wynosi 5 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. W odniesieniu do Rady Dialogu Społecznego termin na zgłaszanie uwag został skrócony do 21 dni. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 kwietnia 2023 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2023 r. poz. 571), wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Działalności Pożytku Publicznego.

Projekt zostanie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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	Projektowane przepisy nie będą miały bezpośredniego wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów, ponieważ badania techniczne przeprowadzają zatrudnieni w stacji kontroli						

		pojazdów diagnostycznych.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Brak wpływu.
Niemierzalne		

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	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.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> 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 type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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: W przypadku przeprowadzenia badania technicznego 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 uprawniony diagnosta wpisuje w polu „Uwagi” w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu adres miejsca przeprowadzenia badania technicznego.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	Wprowadzenie unikalnego, jednoznacznie identyfikowalnego numeru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym (badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 12b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym) 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.
------------------	---

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.