

Warszawa, dnia 22 marca 2024 roku

PISKP/MB/05/03/2024

Sz. P.

Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl

dotyczy: rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (wykaz prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pozycja 14)

W nawiązaniu do pisma z dnia 14 marca 2024 r., znak: DTD-7.0210.1.2024 (otrzymanego elektronicznie 18.03.2024 r.) dotyczącego projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji, po zapoznaniu się z jego treścią, pragniemy wskazać co następuje:

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 w pkt 21 wskazuje, że: „Badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i niedrogie, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy”. Pragniemy zauważyć, że badania poza infrastrukturą SKP mają przede wszystkim na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zasadniczym powodem wprowadzenia nowych uregulowań w tym przypadku jest zwalczanie procederu nie przeprowadzania badań technicznych przez rolników. Stąd nasz wniosek o maksymalne uproszczenie tego rodzaju badań. Do wykonywania tych badań powinny być wykorzystane przede wszystkim urządzenia będące już na wyposażeniu SKP. Przedsiębiorcy prowadzący SKP tym chętniej będą przeprowadzali takie badania, jeśli nie będą musieli inwestować kolejnych znacznych środków pieniężnych w zakup dodatkowego wyposażenia. W naszej ocenie lepszym jest wykonanie badania nawet w sposób bardziej ogólny, niż utrzymanie obecnego stanu rzeczy w tym zakresie.

Na wstępie należy zauważyć, że przeprowadzenie badania technicznego ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej, zgodnie z obowiązującą procedurą badania technicznego nie jest możliwe do wykonania w infrastrukturze innej niż SKP. Należy zatem maksymalnie rozważyć uproszczenie tego

badania technicznego w sposób umożliwiający wykonanie wszystkich czynności w warunkach zewnętrznych. Czynności takie powinny polegać głównie na ocenie organoleptycznej, bez konieczności stosowania wszystkich procedur i kryteriów określonych w ww. rozporządzeniu.

W odniesieniu do przedstawionego nam tekstu projektu rozporządzenia wnosimy o dokonanie w nim poniższych zmian:

- 1) W projektowanym nowym dziale Ib w § 1 należy poprzestać na odniesieniu redakcyjnym do art. 81 ust.12b ustawy bez powielania treści tej jednostki redakcyjnej w brzmieniu normy §1.
- 2) W § 1 pkt 1 należy usunąć zapisy dotyczące użycia 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 i pozostawić tylko warunek oględzin na twardej powierzchni.
- 3) Analogicznie jak powyżej w § 1 pkt 2 używane ekranu do oceny ustawienia świateł przy braku zachowania poziomowości i prostopadłości pojazdu względem ekranu będzie obarczone bardzo dużym błędem pomiarowym. Zatem ocena wg kryteriów odchylenia strumienia światła i wartości ustawienia światła (3,5,20cm na 10 metrach odległości ekranu od pojazdu) nie jest możliwa do spełnienia. Wystarczy wyobrazić sobie, że koło(a) będą stały w nawet minimalnym obniżeniu, wówczas granica światłocienia na takiej odległości (10m) będzie znacznie przesunięta. Dodatkowo problematyczne będzie przy dziennym oświetleniu wskazanie na ekranie granicy światłocienia. Zatem postulujemy usunięcie z tej normy wymogu posługiwania się ekranem do oceny ustawienia świateł i poprzestać jedynie na pozostawieniu oceny organoleptycznej przez diagnostę.

Należy wskazać, że powyższe postulaty podyktowane są także tym, że przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów od 2004 roku nie uzyskali zmiany w zakresie wysokości cen za badania techniczne. Ustawodawca nakładając na nich dodatkowe obowiązki w tym szczególności związane z wprowadzaniem nowych kosztownych urządzeń na wyposażenie SKP, dotychczas nie zapewnił im należytego zabezpieczenia finansowego na ich zakup.

Z poważaniem
Marcin Barankiewicz
Prezes Zarządu PISKP