

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2019 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 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.²⁾) 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 2015 r. poz. 776, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 3 w ust. 1 po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:
„4a) skierowanego przez starostę po otrzymaniu informacji, o której mowa w art. 54f ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140) albo wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia i w pkt 1 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia, odpowiednio do stwierdzonych usterek;”;

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. poz. 2257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556, 1579, 1818, 2020 i 2202.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1076, z 2016 r. poz. 1075, z 2017 r. poz. 2089 oraz z 2019 r. poz. 1787.

2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia w dziale I w tabeli w pkt 3.1 w kolumnie trzeciej pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Brak taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji, jeżeli występuje.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

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

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 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia wprowadza zmiany w przepisach dotyczących dodatkowych badań technicznych pojazdów w celu dostosowania do zmian wprowadzonych *ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym* (Dz. U. poz. 1466) i *ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1180).

Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym dodała pkt 2a do art. 81 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* wskazujący, że dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd skierowany przez starostę po otrzymaniu informacji, o której mowa w art. 54f ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140) albo wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy.

Uprawnienie starosty właściwego ze względu na miejsce rejestracji pojazdu do skierowania na dodatkowe badanie techniczne jest działaniem podejmowanym dopiero po przeprowadzeniu przez organ kontroli ruchu drogowego wstępnych lub szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczep kategorii O₃ i O₄ i ciągników kołowych kategorii T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy w dwóch przypadkach. Podkreślenia wymaga, że pojazdy, o których mowa powyżej, są objęte *dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 54f ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jeżeli pojazd zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej podlegał wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej przez uprawniony organ kontroli innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, ich właściwy punkt kontaktowy przekazuje informację o konieczności podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, który wykonuje zadania punktu kontaktowego w tym zakresie. Wówczas Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje tę informację staroście właściwemu ze względu na miejsce rejestracji tego pojazdu.

W drugim przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, starosta kieruje pojazd kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepę kategorii O₃ i O₄ i ciągnik kołowy kategorii T₅ użytkowany na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy na dodatkowe badanie techniczne po otrzymaniu wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu. Zgodnie z § 7 *rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego* (Dz. U. poz. 2141) organ kontroli ruchu drogowego występuje do starosty z wnioskiem o skierowanie na dodatkowe badanie techniczne pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu zostało ujawnionych wiele usterek poważnych lub niebezpiecznych, uzasadniających poddanie kontrolowanego pojazdu dodatkowemu badaniu technicznemu obejmującemu zakres okresowego badania technicznego. Organ kontroli ruchu drogowego załącza do wniosku kopię pozostającego w jego dyspozycji protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej, jeżeli pojazd był poddany tej kontroli. W razie konieczności wystąpienia do starosty z wnioskiem, w pokwitowaniu wydawanym dla zatrzymanego dokumentu stwierdzającego uprawnienie do używania pojazdu zamieszczana jest informacja o tym wniosku. Wzór wniosku organu kontroli ruchu drogowego o skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne został określony w załączniku nr 3 do *rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego*.

W związku ze zmianami wprowadzonymi w art. 81 ust. 11 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, który wskazuje w jakich przypadkach pojazd podlega dodatkowemu badaniu technicznemu, zmiany wymaga § 3 *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.) dotyczący zakresu takiego badania technicznego pojazdu.

Zakres dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2a *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, będzie obejmował sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w których stwierdzono usterki wymienione w skierowaniu, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia i w pkt 1 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia, odpowiednio do stwierdzonych usterek.

Mając na względzie, iż podstawą do skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne przez starostę jest stwierdzenie podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, uzasadnione jest poddanie pojazdu dodatkowemu badaniu technicznemu w zakresie przewidzianym dla okresowego badania. Ponadto zakres dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w § 1 pkt 1 projektu rozporządzenia, odpowiada w znacznym stopniu określone w § 3 rozporządzenia zakresowi dodatkowego badania technicznego

pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska. W związku z tym, przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezgodny z warunkami technicznymi określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia *Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu*, w dziale I w tym pkt 1, nie wymagają zmiany.

Drugi zakres nowelizacji *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* wynika ze zmian wprowadzonych *ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw*, która wprowadziła zmiany w zakresie świadczenia usługi przewozu osób, w tym taksówką.

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw dodała art. 13b do *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. poz. 2140) stanowiący, iż rozliczenie opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, z wyjątkiem przewozu okazjonalnego, o którym mowa w art. 18 ust. 4b pkt 2, może się odbywać przy użyciu aplikacji mobilnej spełniającej wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 4 oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług. W związku z czym, posiadanie taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji nie będzie już konieczne, aby prowadzić działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób taksówką.

W konsekwencji ww. nowelizacja ustawy wprowadziła również zmianę definicji taksówki, o której mowa w art. 2 pkt 43 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* przez wskazanie, że taksówką jest pojazd samochodowy (...) przeznaczony do przewozu osób (...) za opłatą ustaloną na podstawie taksometru albo aplikacji mobilnej.

Na skutek zmian wprowadzonych *ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* zachodzi konieczność dokonania zmiany w *rozporządzeniu 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 2017 r. poz. 2338 oraz z 2018 r. poz. 855). Projekt *rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*, wpisany do wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod numerem 249, wprowadza zmiany do przepisów dotyczących warunków technicznych jakie powinien spełniać pojazd użytkowany jako taksówka. Zgodnie z § 24 ust. 1 pkt 1 obowiązującego rozporządzenia obowiązkowym elementem wyposażenia taksówki jest m. in. taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji. Projektowane przepisy wprowadzają możliwość stosowania aplikacji mobilnej jako narzędzia służącego do rozliczania opłat za przewóz osób zamiast wyposażania pojazdu w taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji.

W celu pełnej zmiany przepisów w zakresie dopuszczenia pojazdów do ruchu, należy wprowadzić stosowne zmiany 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*, tak aby pojazd użytkowany jako taksówka posługujący się aplikacją mobilną, zamiast taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji, mógł uzyskać pozytywny wynik badania technicznego.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że badania techniczne polegają m. in. na sprawdzeniu, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*. Należy zauważyć, że obecnie brak wyposażenia pojazdu, który ma być używany jako taksówka, w taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji stanowi usterkę istotną, skutkującą negatywnym wynikiem badania technicznego pojazdu.

W związku z powyższym, zasadne jest dostosowanie przepisów *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* przez wprowadzenie zmiany w załączniku nr 2 *Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu* do ww. rozporządzenia. W dziale I w tabeli w pkt 3.1. załącznika nr 2 określającego procedurę przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu, który ma być używany jako taksówka niezbędna jest zmiana brzmienia pkt 1 w kolumnie trzeciej *Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający* poprzez dodanie wyrażenia „jeżeli występuje”. W konsekwencji, podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego, wyposażenie pojazdu, który ma być używany jako taksówka, w aplikację mobilną, nie będzie powodowało niezgodności z warunkami technicznymi, a wówczas kwestia wyposażenia w taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji nie będzie podlegała ocenie. Ponadto brak nowelizacji wskazanych aktów prawnych mogłoby spowodować określenie wyniku badania technicznego jako negatywny, gdy przedsiębiorca wykonujący krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób taksówką będzie dysponował jedynie aplikacją mobilną.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., tj. z dniem wejścia w życie *ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw*.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało bezpośredniego wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób taksówką. Zniesienie obowiązku wyposażenia w taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji a wprowadzenie możliwości stosowania aplikacji mobilnej jako narzędzia służącego do rozliczania opłat za przewóz osób, jako alternatywy dla stosowania taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji, oprócz ułatwienia przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą związaną z wykonywaniem zarobkowego przewozu osób taksówką, stanowi

zmniejszenie wymagań dla pojazdu, który ma być używany jako taksówka w celu uzyskania pozytywnego wyniku badania technicznego.

Projekt rozporządzenia, w związku 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, z późn. zm.), nie podlega notyfikacji w trybie określonym w ww. rozporządzeniu.

Zgodnie z § 27 ust. 4 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

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 w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, specjalista, Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, e-mail: Anna.Szwarczewska@mi.gov.pl, tel. (22) 630 17 35</p>	<p>Data sporządzenia 03.12.2019</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 2</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z konieczności dostosowania do zmian wprowadzonych *ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym* (Dz. U. poz. 1466) i *ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1180).

Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466) dodała pkt 2a do art. 81 ust. 11 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wskazujący, że dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd skierowany przez starostę po otrzymaniu informacji, o której mowa w art. 54f *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140) albo wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy.

Natomiast *ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* dodała art. 13b do *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. poz. 2140 i 1466) stanowiący, iż rozliczenie opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, z wyjątkiem przewozu okazjonalnego, o którym mowa w art. 18 ust. 4b pkt 2, może się odbywać przy użyciu aplikacji mobilnej spełniającej wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 4 oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług. W związku z czym, posiadanie taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji nie będzie już konieczne, aby prowadzić działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób taksówką.

W związku z powyższym, zmiany wymagają przepisy dotyczące dodatkowych badań technicznych pojazdów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia wprowadza zmiany w przepisach dotyczących zakresu dodatkowych badań technicznych pojazdów, o którym mowa w § 3, oraz w załączniku nr 2 *Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu* do obecnie obowiązującego 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.).

Określenie zakresu dodatkowego badania technicznego pojazdu skierowanego przez starostę po otrzymaniu informacji, o której mowa w art. 54f *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140) albo wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T₅ użytkowanego na drodze

publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy nie będzie wzbudzało wątpliwości wśród diagnostów, w odniesieniu do sposobu przeprowadzenia takiego badania technicznego.

Wprowadzenie zmiany w załączniku nr 2 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* w dziale I w tabeli w pkt 3.1. określającego procedurę przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu, który ma być używany jako taksówka, przez zmianę brzmienia pkt 1 w kolumnie trzeciej *Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający* i dodanie wyrażenia „jeżeli występuje” umożliwi uzyskanie pozytywnego wyniku badania technicznego pojazdowi użytkowanemu jako taksówka a posługującego się aplikacją mobilną. Podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego, wyposażenie pojazdu, który ma być używany jako taksówka w aplikację mobilną, nie będzie powodowało niezgodności z warunkami technicznymi a wówczas kwestia wyposażenia w taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji nie będzie podlegała ocenie. Ponadto brak nowelizacji wskazanego rozporządzenia mógłby spowodować określenie wyniku badania technicznego jako negatywny, gdy przedsiębiorca wykonujący krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób taksówką będzie dysponował jedynie aplikacją mobilną.

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 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, dalej: „*dyrektywa 2014/45/UE*” (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 r., str. 51), tak jak poprzednia dyrektywa *Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep*, 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 *dyrektywa 2014/45/UE* 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.

W innych państwach członkowskich UE, podobnie jak w Polsce, tematyka dodatkowych badań technicznych pojazdów, objęta zakresem projektowanego rozporządzenia, jest regulowana zgodnie z krajowymi porządkami prawnymi.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5277	Transportowy Dozór Techniczny (stan: 30 września 2019 r.)	Bezpośrednie – przeprowadzanie dodatkowych badań technicznych pojazdów kategorii M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃ , przyczepy kategorii O ₃ i O ₄ i ciągnika kołowego kategorii T ₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy oraz pojazdu, który ma być używany jako taksówka.
Diagności	Brak centralnego rejestru diagnostów	–	Bezpośrednie – przez wykonywanie zakresu dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w § 1 pkt 1 projektu rozporządzenia, w sposób w nim określony; w przypadku wyposażenia taksówki w aplikację mobilną, uwzględnienie podczas

			przeprowadzania dodatkowego badania technicznego pojazdu, który ma być używany jako taksówka, że wyposażenie w taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji nie będzie podlegało ocenie.
Starości	380	Główny Urząd Statystyczny	Pośrednie – określony zakres dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w § 1 pkt 1 projektu rozporządzenia, jest przeprowadzany po skierowaniu pojazdu kategorii M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃ , przyczepy kategorii O ₃ i O ₄ i ciągnika kołowego kategorii T ₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy na dodatkowe badanie techniczne przez starostę.
Użytkownicy pojazdów kategorii M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃ , przyczepy kategorii O ₃ i O ₄ i ciągnika kołowego kategorii T ₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, którzy podlegali kontroli wstępnej lub szczegółowej a następnie mogą zostać skierowani przez starostę na dodatkowe badanie techniczne pojazdu	Niemierzalne		Bezpośrednie – przez przedstawienie pojazdu kategorii M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃ , przyczepy kategorii O ₃ i O ₄ i ciągnika kołowego kategorii T ₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy do dodatkowego badania technicznego na podstawie skierowania przez starostę.
Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy w zakresie przewozów osób taksówkami	ok. 65,3 tys. przedsiębiorców	art. 83 ust. 3 <i>ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym</i>	Bezpośrednie – przez przedstawienie pojazdu, który ma być używany jako taksówka, na dodatkowe badanie techniczne oraz możliwość uzyskania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym w przypadku wyposażenia taksówki w aplikację mobilną do rozliczania należnych opłat za przewóz osób.

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

Projekt rozporządzenia został przesłany do konsultacji publicznych lub opiniowania do następujących podmiotów:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko.

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:			
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"/> inne: ...		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., tj. z dniem wejścia w życie <i>ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.</i>			
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.			