

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia2017 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 2017 r. poz. 1260) 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 i 1076 oraz z 2016 r. poz. 1075) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a.1. Badanie techniczne przeprowadza się po pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy oraz po ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu.

2. W przypadku okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, badanie techniczne przeprowadza się po wprowadzeniu do centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy, a następnie po ich pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów oraz ustaleniu rodzaju badania technicznego.”;

2) w § 2 w ust. 1 w pkt 1:

a) w lit. a tiret trzecie i czwarte otrzymują brzmienie:

„– karcie pojazdu dla pojazdu zarejestrowanego, o ile została wydana, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094 oraz z 2017 r. poz. 1076).

– pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust.1 pkt 1 i 13 ustawy,”

b) po lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) sprawdzenie zgodności z danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8 – 10, 12, 13 oraz 15 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy oraz danych osobowych właściciela lub użytkownika pojazdu;”;

3) w § 3 w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej, o której mowa w art. 2 pkt 10a ustawy, obejmuje sprawdzenie i ocenę stanu technicznego pojazdu oraz spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0-6 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia, odpowiednio do zakresu naprawy;”;

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

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W przypadku, o którym mowa w art. 80 bc ustawy, uprawniony diagnosta po odzyskaniu połączenia z centralną ewidencją pojazdów pobiera dane, weryfikuje je i wprowadza nowe dane do centralnej ewidencji pojazdów. Uprawniony diagnosta wprowadza do rejestru dodatkowe oznaczenie, iż badanie wykonywane było w trybie awaryjnym i wprowadza datę wykonania badania technicznego.”;

5) w § 5:

a) w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„1. Rejestr jest prowadzony z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadku stwierdzenia niezgodności numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy umieszczonych w pojeździe oraz na tabliczce znamionowej pojazdu z danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, uprawniony diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym, wpisuje tę niezgodność do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i do rejestru oraz informuje o tym administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, zgodnie z art. 16a ustawy.”,

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku stwierdzenia niezgodności numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy umieszczonych w pojeździe oraz na tabliczce znamionowej pojazdu z danymi zawartymi w centralnej ewidencji pojazdów, uprawniony diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, informuje posiadacza pojazdu o rodzaju stwierdzonych usterek drobnych i konieczności ich usunięcia, wpisuje tę niezgodność do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i do rejestru oraz informuje o tym administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w sposób określony w art. 16a ustawy.”,

d) dodaje się ust. 8 – 10 w brzmieniu:

„8. W przypadku stwierdzenia niezgodności innych danych zapisanych w dowodzie rejestracyjnym z danymi zapisanymi w centralnej ewidencji pojazdów, uprawniony diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym i wpisuje tę niezgodność do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, rejestru oraz informuje o tym administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w sposób określony w art. 16a ustawy oraz zamieszcza odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

9. W przypadku wystąpienia administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów do uprawnionego diagnosty o wyjaśnienie niezgodności danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, uprawniony diagnosta wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o dostępne dane i informuje o tym fakcie poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, zgodnie z art. 16a ust. 4 pkt 1 ustawy. W przypadku gdy nie jest on właściwy do wyjaśnienia tej niezgodności lub nie może jej wyjaśnić w oparciu o dostępne dane, informuje o tym fakcie administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, poza systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, podając odpowiednie uzasadnienie zgodnie z art. 16a ust. 4 pkt 2 ustawy.

10. W przypadku wystąpienia organu właściwego w sprawach rejestracji pojazdów, do uprawnionego diagnosty, z inicjatywy administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, o wyjaśnienie niezgodności danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów uprawniony diagnosta wyjaśnia tę niezgodność, w szczególności w oparciu o dostępne dane i informuje o tym fakcie organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów. W przypadku gdy nie jest on właściwy do wyjaśnienia tej niezgodności lub nie może jej wyjaśnić w oparciu o dostępne dane, informuje o tym fakcie organ właściwy w sprawach rejestracji, podając odpowiednie uzasadnienie.”;

6) w § 9 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne pojazdu prostuje ją w rejestrze, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu;
- 2) dokonany wpis w dowodzie rejestracyjnym uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne pojazdu prostuje ją w rejestrze, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów oraz skreśla omyłkowy wpis i podaje właściwą informację w nowej rubryce w dowodzie rejestracyjnym; nowy wpis powinien

być opatrzony datą, podpisem uprawnionego diagnosty oraz pieczętą identyfikacyjną.”;

7) w załączniku nr 1 w dziale I w tabeli

a) pkt 0.2 otrzymuje brzmienie:

0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)/numer nadwozia/podwozia/ramy, identyfikacja pojazdu	1. Kontrola wzrokowa. 2. Porównanie zapisów zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 niniejszego rozporządzenia ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań. 3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Weryfikacja danych technicznych w tym z uwzględnieniem katalogu, o którym mowa w § 2 działu II załącznika nr 2 do rozporządzenia. 4. Ustalenie nieznanymi lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy - opinia rzeczoznawcy	a) Brak numeru (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać.		X	
		b) Numer niekompletny lub nieczytelny.		X	
		c) Brak zgodności numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) ze stanem faktycznym,		X	
		d) Brak zgodności numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) umieszczonych w pojeździe oraz na tabliczce znamionowej pojazdu z danymi w centralnej ewidencji pojazdów.	X		
		e) Oczywiste omyłki, błędy pisarskie, niezgodności w dowodzie rejestracyjnym związane z danymi technicznymi pojazdu.	X		
		f) Brak tabliczki znamionowej albo jest nieczytelna		X	
		g) Dane zawarte na tabliczce znamionowej są niezgodne ze stanem faktycznym.		X	

samochodowego). Dotyczy pojazdów o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy. Uwaga: W przypadku braku danych postępuje się w szczegółowy sposób określony w dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia.	h) Brak możliwości ustalenia co najmniej jednego wymaganego dla danego rodzaju pojazdu parametru zawartego w załączniku nr 4 do rozporządzenia.	X	
	i) Niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X	
	j) Brak dokumentu potwierdzającego, że pojazd był zarejestrowany na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej (dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).	X	

b) w pkt 4.1.1. w lit l kolumna czwarta otrzymuje brzmienie:

	X	
--	---	--

,

c) w pkt 6.1.10. w lit e kolumna czwarta otrzymuje brzmienie:

	X	
--	---	--

,

d) w pkt 10.5. w lit d kolumna czwarta otrzymuje brzmienie:

	X	
--	---	--

;

- 8) w załączniku nr 2:
- a) w dziale I w tabeli w pkt 6.1 w kolumnie trzeciej pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań dla układu hamowania długotrwałego (zwalniacza), jeżeli jest wymagany.”,
- b) w dziale II w § 2 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
„§ 2. 1. Przy ustalaniu nieznanymi danych technicznych pojazdu (§ 1) należy w możliwie największym stopniu wykorzystywać dostępne informacje zawarte w takich źródłach, jak przepisy i dokumenty homologacyjne, dane producenta pojazdu, katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w art. 80bh ustawy, a w indywidualnych wypadkach, inne wiarygodne publikacje i dokumenty, dotyczące danego pojazdu lub jego zespołów i elementów.
2. Wszelkie ustalenia powinny być podejmowane:
1) na podstawie przepisów art. 2 pkt 31-58 ustawy, art. 66 ust. 6 ustawy i art. 80bh ustawy;
2) z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z § 2-5 rozporządzenia o warunkach technicznych oraz z ewentualnych warunków dodatkowych dotyczących danego pojazdu.”;
- 9) załącznik nr 3 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 10) załącznik nr 7 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia;
- 11) w załączniku nr 8 w ust. 2 pkt 19 otrzymuje brzmienie:
„19) odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary.”;

§ 2.1. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 października 2017 r.

2. Przepisy § 5 ust. 6, 6a, 8 – 10 oraz lit. d w dziale I tabeli załącznika nr 1 do rozporządzenia zmienianego w § 1 niniejszego rozporządzenia, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, tracą moc z dniem 4 czerwca 2018 r.

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

PODSEKRETARZ STANU

Jerzy Szmit

MINISTER INFRASTRUKTURY

I BUDOWNICTWA

DYREKTOR
Departamentu Prawnego

Smykowski
18.08.2017r.
Pracownik
Pracowni Prawnej

**Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa
z dnia2017 r. (poz.)**

Załącznik nr 1

WZÓR

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU

(Strona 1)

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU				
				NR 1)
<i>(pieczętka stacji kontroli pojazdów)</i>				
Marka	Typ	Model handlowy	Kategoria pojazdu ²⁾	Nr rejestracyjny
Rodzaj pojazdu	Rodzaj badania, czynności:		Kraj rejestracji ³⁾	Nr identyfikacyjny (VIN) nr nadwozia/podwozia/ramy
WYNIK BADANIA POJAZDU ⁴⁾ :		1	Pozytywny (P)	
		2	Negatywny (N)	
Data pierwszej rejestracji za granicą ⁵⁾			pieczętka identyfikacyjna, (podpis) pieczętka imienna uprawnionego diagnosty	
Data pierwszej rejestracji w kraju ⁶⁾				
Odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania ⁷⁾				
Data przeprowadzanego badania				
Następny termin badania do				

(Strona 2)

1. Uwagi⁸⁾

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Pojazd (nie)⁹⁾ odpowiada dodatkowym warunkom technicznym przewidzianym dla:

.....

.....

.....

.....

.....

.....
(podpis i pieczęć imienna
uprawnionego diagnosty)

OBJAŚNIENIA DO WZORU (które nie muszą być umieszczone na wydruku):

¹⁾ Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 8 do rozporządzenia). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru zaświadczenia dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”. Struktura numeru badania technicznego powinna mieć następującą budowę:

XXXXX^{I)}/XXX/XXX^{II)}/XXXX^{III)}

^{I)} Pięciodziesiętny numer badania zaczynający się z prawej strony np. 00001.

^{II)} Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów. W przypadku podstawowej stacji kontroli pojazdów lit. „P” nie jest wpisywana.

^{III)} Czterocyfrowe pełne oznakowanie roku. np.2016.

²⁾ O ile dane są dostępne i zostały ustalone na podstawie dowodu rejestracyjnego pojazdu (pozwolenia czasowego), świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności, wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu, odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.

³⁾ Wpisać oznaczenie kraju rejestracji zgodnie z normą ISO3166-1, alfa-2.

⁴⁾ Pozycje 1, 2 po przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu wypełnia się przez wyraźne skreślenie treści niemającej w danym przypadku zastosowania. W przypadku potwierdzenia przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne pojazdu pozycje 1 i 2 skreśla się i wypełnia się pkt 2 na drugiej stronie zaświadczenia.

- 5) Dla pojazdu sprowadzonego z zagranicy, data pierwszej rejestracji za granicą jest datą pierwszej rejestracji.
- 6) Dla pojazdu nowego lub zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 października 2004 r., data pierwszej rejestracji w kraju jest datą pierwszej rejestracji.
- 7) O ile dotyczy i o ile dane są dostępne, odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary.
- 8) Należy wpisywać 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, stwierdzone usterki wraz z podaniem numeru załącznika, numeru z kolumny pierwszej, odpowiedniego opisu usterki z kolumny trzeciej, oraz oceny z kolumny czwartej załącznika nr 1 i/lub 2, 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 zapis informujący 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 wpisywać: producenta, typ oraz numer seryjny urządzenia na podstawie dokumentu kalibracyjnego.
- 9) 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, należy wpisać odpowiednio:
 - art. 5a pkt 19a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032, z późn. zm.), lub
 - art. 4a pkt 9a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1888, z późn. zm.), lub
 - art. 86a ust. 9 pkt 1 lub pkt 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r. poz. 710, z późn. zm.).

UWAGA:

Na wzorze zaświadczenia dopuszcza się stosowanie w tle znaków firmowych podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów z zastrzeżeniem, że barwa znaków i miejsce umieszczenia znaków nie pogorszy czytelności zaświadczenia.

Załącznik nr 2

**WZÓR ORAZ SPOSÓB WYPEŁNIENIA ZAŚWIADCZENIA O PRZEPROWADZONYM
DODATKOWYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU PRZEZNACZONEGO
DO PRZEWOZU NIEKTÓRYCH TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

.....
(pieczęćka stacji kontroli pojazdów)

.....
(miejsowość, data)

ZAŚWIADCZENIE nr*
o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu
przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych

Marka Typ, model handlowy pojazdu
Nr rejestracyjny Data pierwszej rejestracji za granicą/w kraju.....
Numer identyfikacyjny VIN lub nr nadwozia (podwozia/ramy)
Kategoria pojazdu¹⁾ Rodzaj pojazdu

I. ZGODNIE Z WYNIKIEM BADANIA:

- 1) Pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR, z uwzględnieniem daty pierwszej rejestracji pojazdu dla określonego w tym załączniku typu pojazdu:

FL	OX	AT	EX/II	EX/III	MEMU ²⁾
----	----	----	-------	--------	--------------------

- 2) Pojazd nie odpowiada warunkom technicznym określonym dla wymienionych w tabeli typów²⁾.

**II. NASTĘPNY TERMIN OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU DO
DNIA:**

III. INFORMACJE DODATKOWE³⁾:

- 1) Cysterna/elementy pojazdu-baterii/elementy pojazdu „MEMU”⁴⁾ spełniają wymagania umowy ADR, co zostało potwierdzone protokołem właściwego organu dozoru technicznego nr dnia, ważnym do dnia
- 2) Zamontowany układ długotrwałego hamowania (zwalniacz) spełnia wymagania badania typu..... i posiada skuteczność wystarczającą dla jednostki transportowej o dopuszczalnej masie całkowitej ton⁵⁾.
- 3) Zamontowany układ przeciwblokujący kategorii
- 4) Instalacja elektryczna w przedziale ładunkowym pojazdu:
„EX/II” lub „EX/III” odpowiada/nie odpowiada⁶⁾ dodatkowym warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR dla materiałów wybuchowych klasy pierwszej, grupy zgodności J.

IV. UWAGI:

.....
.....

.....
(podpis, pieczęć imienna
uprawnionego diagnosty)

OBJAŚNIENIA:

* Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 8 do rozporządzenia). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”.

- 1) Kategoria pojazdu przyjęta na potrzeby homologacji (odpowiednio N₁, N₂, lub N₃ dla pojazdów samochodowych i O₁, O₂, O₃, lub O₄ dla przyczep i naczep).
- 2) Skreślić oznaczenia typów, którym pojazd nie odpowiada.
Odpowiednio do wyniku badania uprawniony diagnosta stwierdza w zaświadczeniu, że pojazd odpowiada warunkom technicznym podanym w załączniku B do umowy ADR dla określonych w tym załączniku następujących typów pojazdów:
 - 1) „FL” – oznaczającego:
 - a) pojazd przeznaczony do przewozu materiałów ciekłych o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 60°C (z wyjątkiem UN 1202 oleju napędowego zgodnego z normą EN 590:2013 + AC:2014, oleju gazowego i oleju opałowego lekkiego o temperaturze zapłonu określonej w normie EN 590:2013 + AC:2014), w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach lub cysternach przenośnych o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³ lub
 - b) pojazd przeznaczony do przewozu gazów palnych w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub wieloelementowych kontenerach do gazu (MEGC) o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³, lub
 - c) pojazd-baterię przeznaczony do przewozu gazów palnych o pojemności całkowitej większej niż 1 m³;
 - d) pojazd przeznaczony do przewozu nadtlenu wodoru, roztwór wodny stabilizowany, o zawartości nadtlenu wodoru wyższej niż 60% (klasa 5.1, UN 2015) w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach lub cysternach przenośnych o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³;
 - 2) „OX”:
 - a) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy lub dopuszczony do ruchu przed 1 kwietnia 2018 r. dopuszczony jako pojazd OX może być używany nadal do przewozu materiału UN 2015;
 - b) odnośnie corocznego badania technicznego pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy lub dopuszczonego do ruchu przed 1 kwietnia 2018 r.

dopuszczonego jako pojazd OX, mogą być stosowane nadal wymagania części 9 ADR obowiązujące do 31 grudnia 2016 r.;

- c) świadectwo dopuszczenia pojazdu OX według wzoru określonego w 9.1.3.5 załącznika A do ADR, obowiązujące do 31 grudnia 2016 r., może być używane nadal;
- 3) „AT” – oznaczającego:
 - a) pojazd inny niż pojazd „EX/III”, „FL” oraz inny niż „MEMU”, przeznaczony do przewozu towarów niebezpiecznych w cysternach stałych, cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³, lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub wieloelementowych kontenerach do gazu (MEGC) o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³ lub
 - b) pojazd-baterię, inny niż pojazd „FL”, o pojemności całkowitej większej niż 1 m³;
- 4) „EX/II” – oznaczającego pojazd przeznaczony do przewozu materiałów wybuchowych i przedmiotów z materiałami wybuchowymi (klasy 1);
- 5) „EX/III” – oznaczającego pojazd inny niż pojazd „EX/II”, przeznaczony do przewozu materiałów wybuchowych i przedmiotów z materiałami wybuchowymi (klasy 1);
- 6) „MEMU” – oznaczającego jednostkę lub pojazd z zamontowaną jednostką służące do wytwarzania materiałów wybuchowych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi i ładowania ich do otworów strzałowych. Jednostka taka składa się z cystern, kontenerów do przewozu luzem, aparatury do wytwarzania, pomp, oraz związanego z nimi wyposażenia. MEMU może posiadać specjalne przedziały ładunkowe na materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym w sztukach przesyłek;

albo stwierdza, że nie spełnia tych wymagań dla żadnego z wymienionych w pkt 1-6 typów pojazdów.

- 3) Odpowiednio do wyniku badania technicznego pojazdu uprawniony diagnosta podaje dodatkowo w zaświadczeniu następujące informacje:
 - 1) numer, datę wydania i datę ważności protokołu właściwego organu dozoru technicznego, stwierdzającego, że cysterna(-ny) lub elementy pojazdu-baterii/„MEMU” odpowiadają warunkom technicznym podanym w załączniku B do umowy ADR – w przypadku określonych w tym załączniku cystern lub elementów pojazdu-baterii;
 - 2) dopuszczalną masę całkowitą jednostki transportowej, dla której wystarczająca jest skuteczność układu hamowania długotrwałego (zwalniacz) – w przypadku pojazdów samochodowych typu: „FL”, „OX”, „AT”, „EX/III”, „MEMU”, dla których układ hamowania długotrwałego (zwalniacz) jest wymagany na podstawie przepisów załącznika B do umowy ADR;
 - 3) stwierdzenie, że instalacja elektryczna w przedziale ładunkowym odpowiada dodatkowym warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR dla materiałów wybuchowych klasy pierwszej, grupy zgodności J według umowy ADR – w przypadku pojazdów „EX/II” i „EX/III” przeznaczonych do przewozu tych materiałów.
- 4) Dla pojazdu-cysterny lub pojazdu-baterii lub pojazdu „MEMU” podkreślić właściwą nazwę. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.

- 5) W przypadku pojazdów samochodowych, dla których wymagany jest układ hamowania długotrwałego (zwalniacz), wpisać właściwą wartość. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.
- 6) W przypadku pojazdu „EX/II” lub „EX/III” właściwe podkreślić. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach stanowi wypełnienie upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu określonego w art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260) i ma na celu dostosowanie przepisów obowiązującego rozporządzenia do przepisów dotyczących funkcjonowania projektowanego systemu CEP 2.0.

Projektowane rozporządzenie zawiera jedynie niezbędne zmiany celem uwzględnienia dotychczasowego stanu prac prowadzonych przez Ministra Cyfryzacji, dotyczących funkcjonowania centralnej ewidencji pojazdów.

Podstawowe znaczenie w zakresie CEP 2.0. mają akty wykonawcze, których wydanie leży we właściwości Ministra Cyfryzacji, które mają na celu określenie samej istoty ww. systemu, rozwiązań funkcjonalnych oraz procedur z nim związanych. Projektowane rozporządzenie stanowi uzupełnienie aktów prawnych Ministra Cyfryzacji, regulując kwestie przeprowadzania badania technicznego pojazdu, z uwzględnieniem funkcjonalności systemu CEP 2.0 w szeregu czynności wykonywanych przez diagnostę.

Opracowując przedmiotowy projekt projektodawca podkreśla, że regulacje zawarte w projekcie mogą ulec zmianie lub uzupełnieniu po zakończeniu prac przez Ministra Cyfryzacji nad aktami znajdującymi się w jego właściwości, obejmującymi całość funkcjonalności systemu CEP 2.0.

Mając na uwadze, iż art. 80bb ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym określa, że wprowadzenie danych do ewidencji następuje przez pobranie danych zgromadzonych w ewidencji, ich weryfikację, w szczególności w oparciu o posiadane dokumenty lub dane, oraz wpisanie do ewidencji nowych danych, badanie techniczne będzie przeprowadzane po pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd oraz po ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu.

W przypadku okresowych badań technicznych przeprowadzanych po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, badanie techniczne będzie przeprowadzone po wprowadzeniu do centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd. W § 1 w pkt 2 projektu doprecyzowano, iż w zakresie okresowego badania technicznego pojazdu podczas identyfikacji pojazdu dokonuje się sprawdzenia cech identyfikacyjnych oraz ustalenia i porównania zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi zawartymi zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym, o których mowa w art. 80b ust.1 pkt 1 i 13 ustawy. Jednocześnie dokonuje się również sprawdzenia zgodności z danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8,-10, 12, 13 oraz 15, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy oraz danych osobowych właściciela lub użytkownika pojazdu.

Wprowadzenie powyższych regulacji może mieć wpływ na wydłużenie czasu trwania badania technicznego.

W § 1 w pkt 3 dokonano zmiany nazwy brzmienia zakresu dodatkowego badania technicznego pojazdu w związku z wprowadzeniem do ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicji szkody istotnej. Jednocześnie poszerzono zakres wykonywania przedmiotowego badania technicznego o sprawdzenie oświetlenia pojazdu, oraz elementów widzenia bezpośredniego (szyby pojazdu) i pośredniego (lusterka, kamery). Przedmiotowe elementy

wyposażenia pojazdu w większości przypadków podczas kolizji drogowej ulegają w mniejszym lub większym stopniu zniszczeniu, dlatego też zachodzi konieczność ich zweryfikowania podczas dodatkowego badania technicznego.

W § 1 w pkt 4 doprecyzowano, że uprawniony diagnosta po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu jest obowiązany wprowadzić dane do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem przypadku braku takiej możliwości, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu, procedowane rozporządzenie dopuszcza możliwość wprowadzenia danych w późniejszym terminie, nie później jednak niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia. Jednocześnie w przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji diagnosta, po odzyskaniu połączenia z centralną ewidencją pojazdów, jest obowiązany pobrać dane, zweryfikować je i wprowadzić nowe dane do centralnej ewidencji pojazdów. W rejestrze uprawniony diagnosta wprowadza dodatkowe oznaczenie, iż badanie wykonywane było w trybie awaryjnym i wprowadza datę wykonania badania technicznego.

W § 1 w pkt 5 w lit. a rozporządzenia doprecyzowano, że rejestr prowadzony przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów będzie prowadzony z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego.

W § 1 w pkt 5 w lit. b - d rozporządzenia określono wytyczne postępowania uprawnionego diagnosty w przypadku stwierdzenia niezgodności oraz wyjaśniania niezgodności.

W § 1 w pkt 6 rozporządzenia doprecyzowano kwestię postępowania uprawnionego diagnosty w przypadku popełnienia oczywistej pomyłki.

W § 1 w pkt 7 w lit. a rozporządzenia w kolumnie 2 w pkt 1 wykreślono „Pomiary (tylko w uzasadnionych przypadkach)”. Zapis w tabeli powinien dotyczyć wyłącznie kontroli wzrokowej.

W § 1 w pkt 7 w lit. a rozporządzenia w kolumnie 2 w pkt 4 doprecyzowano, iż ustalenie nieznanymi lub nowymi danymi pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy - opinia rzeczoznawcy samochodowego), dotyczy tylko pojazdów o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy. Należy wskazać, iż tylko w przypadku badania pojazdu o którym mowa w art. 81 ust. 3 opracowuje się dokument identyfikacyjny pojazdu. Kiedy pojazd jest już zarejestrowany można jedynie kwestionować dane techniczne zawarte w dowodzie rejestracyjnym, a ustalenie danych w takim przypadku może odbyć się tylko poprzez dodatkowe badanie w trybie art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. a.

Ponadto w kolumnie 3 i 4 określono, iż brak zgodności numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) umieszczonych w pojeździe oraz na tabliczce znamionowej pojazdu z danymi w centralnej ewidencji pojazdów będzie skutkować usterką drobną.

W § 1 w pkt 7 w lit. b rozporządzenia w kolumnie 4 dotyczącej oceny usterek w lit. 1 określono usterkę istotną. Brak wyraźnej granicy światła i cienia świateł mijania może stwarzać zagrożenie w ruchu drogowym, dlatego też wynik badania technicznego w takim przypadku powinien być negatywny.

W § 1 w pkt 7 w lit. c rozporządzenia w kolumnie 4 dotyczącej oceny usterek w lit. e zamiast usterki drobnej określono usterkę istotną. Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, autobus, czy też kolejka turystyczna mogą być wyposażone w zaczep. W takiej sytuacji w dowodzie rejestracyjnym takiego pojazdu powinna figurować adnotacja „HAK”. W obecnym stanie prawnym brak takiej adnotacji skutkuje usterką drobną. Powoduje to, że użytkownicy pojazdów mimo stwierdzonej usterki nie zabiegają o jej usunięcie. W

przypadku gdy brak adnotacji „HAK” będzie skutkował negatywnym wynikiem badania, użytkownik będzie zmuszony do tego, aby taką adnotację uzyskać.

W § 1 w pkt 7 w lit. d rozporządzenia w kolumnie 4 dotyczącej oceny usterek w lit. d zamiast usterki drobnej określono usterkę istotną. Brak odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie skutkuje usterką drobną. Większość użytkowników pojazdów nie zabiega o wpisanie odpowiedniej adnotacji do dowodu rejestracyjnego i na następnym badaniu stwierdzana jest ta sama usterka. Negatywny wynik badania technicznego zmieni tę sytuację.

W załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia, w objaśnieniach do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym w odnośniku nr 1 doprecyzowano strukturę numeru badania w rejestrze badań technicznych. W przypadku podstawowej stacji kontroli pojazdów lit. „P” nie będzie wpisywana. Rezygnacja z wpisywania oznaczenia lit. P wpłynie na przyspieszenie procesów przetwarzania informacji w bazach danych systemu teleinformatycznego.

Ponadto treść odnośnika nr 7 dostosowano do przepisów w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Jednocześnie treść odnośnika nr 8 dostosowano do przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 marca 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. poz. 488).

W rozporządzeniu oraz załącznikach nr 1 i 2 dokonano ponadto zmian redakcyjnych. Jednocześnie mając na uwadze, iż z dniem 1 lipca 2017 r. powstaje obowiązek stosowania przepisów znowelizowanej Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) w związku z powyższym w projekcie rozporządzenia wprowadzono zmiany wynikające z tej umowy.

Planuje się wejście w życie rozporządzenia z dniem 30 października 2017 r.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów 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).

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 zostanie udostępniony na stronach urzędowego biuletynu teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa 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 Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski, michal.krasowski@mib.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MliB, tel. (22) 630- 17-33.</p>	<p>Data sporządzenia 18.08.17</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa 149</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 30 października 2017 r. wejdzie w życie ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która ma na celu przyspieszenie wejścia w życie przepisów nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 24 lipca 2015r. (Dz.U. poz.1273) w zakresie centralnej ewidencji pojazdów z dnia 4 czerwca 2018 r. na dzień 30 października 2017 r. dotyczących przede wszystkim rozszerzonego zakresu danych gromadzonych i udostępnianych z ewidencji, podmiotów je przekazujących, a także nowych jednolitych dla wszystkich podmiotów zasad wprowadzania danych do ewidencji.

W związku z powyższym zachodzi potrzeba zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 i 1076) celem uwzględnienia aktualnej wiedzy w zakresie funkcjonowania systemu CEP 2.0.

Jednocześnie mając na uwadze, iż z dniem 1 lipca 2017 r. powstaje obowiązek stosowania przepisów znowelizowanej Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) w projekcie rozporządzenia wprowadzono zmiany wynikające z tej umowy.

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

Projektowane rozporządzenie uwzględni zmiany zawarte w przepisach Ministra Cyfryzacji dotyczących CEP 2.0.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie – stacja kontroli pojazdów jako miejsce wykonywania badań technicznych pojazdów poprzez uwzględnienie możliwości realizacji funkcjonalności systemu CEP 2.0.
Diagności przeprowadzający badania techniczne	Ok. 10 000 (w latach 2004-2015- 30 października ok. 7400 osób uzyskało pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez TDT)	Szacunkowo/Dane TDT	Bezpośrednie – zmiana sposobu przeprowadzania badań technicznych poprzez uwzględnienie w toku wykonywania badań technicznych funkcjonalności systemu CEP 2.0.

Samorządowe organy rejestrujące	380	GUS– stan na dzień 1 stycznia 2016 r.	Usprawnienie procedur badań technicznych i rejestracji pojazdów poprzez uwzględnienie w systemie badań technicznych funkcjonalności systemu CEP 2.0.
Użytkownicy pojazdów	19 mln	Źródło – SAMAR	Pośrednie – użytkownicy obowiązani do przeprowadzania badań technicznych. Możliwe wydłużenie terminu wykonywania badań technicznych. Ograniczenie uciążliwości dla użytkownika pojazdu związanych z realizowaniem procesu wyjaśniania niezgodności w danych zgromadzonych w ewidencji.

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

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

1. Transportowy Dozór Techniczny;
2. Instytut Transportu Samochodowego;
3. Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
4. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
5. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
6. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji;
7. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
8. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
9. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
10. Pracodawcy Transportu Publicznego;
11. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny;
12. Związek Pracodawców Motoryzacji;
13. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
14. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich;
15. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
16. Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR;
17. Związek Dilerów Samochodów;
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
19. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Warszawa;
20. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
21. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o.;
22. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT;
23. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych;
24. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS;
25. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska;
26. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie;
27. Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
28. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu);

29. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny;
30. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej ;
31. Dekra Polska;
32. Rada Dialogu Społecznego;
33. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM);
34. Federacja Przedsiębiorców Polskich.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	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 wpłynie na finanse publiczne.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10		
<u>Koszty / Korzyści</u> W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (<u>stacje kontroli pojazdów</u>)								
	<u>Koszt po stronie osoby posiadającej blokadę alkoholową</u>								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
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.
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej 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 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 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		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia z dniem 30 października 2017 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		