

Łódź, dnia 15-04-2026 r.

Grzegorz Krzemieniecki
ul. A. Sacharowa 21/31
92-524 Łódź
Tel. 512 232 712
gk@dlid.pl

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów (nr z wykazu: 134)

Szanowni Państwo,

stosownie do § 36 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) uprzejmie informuję, że w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny został udostępniony projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniający rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji.

Projekt rozporządzenia został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod numerem 134.

Na podstawie § 40 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów przekazuję uwagi do przedmiotowego projektu.

PROPOZYCJA ZMIAN DO PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA

1. Proponowane brzmienie przepisów

§ 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 i 1811) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w:

- dowodzie rejestracyjnym,

- pozwoleniu czasowym,

- innym dokumentem urzędowym stwierdzającym rejestrację pojazdu, wydanym przez organ właściwy do rejestracji pojazdów w państwie członkowskim lub państwie niebędącym państwem członkowskim,

o którym mowa w art. 2 pkt 63 ustawy oraz w art. 72 ust. 2a, a w przypadku ich braku - na podstawie dostępnych dokumentów źródłowych dotyczących pojazdu oraz ustaleń dokonanych w wyniku jego oględzin,

- 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;”

2) w § 3 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, w szczególności w przypadku, gdy pojazd uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, lub nosi ślady uszkodzeń albo jego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego - z zastrzeżeniem pkt 4, obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych (...)”

2. Uzasadnienie zmian

Ad § 2 ust. 1 pkt 1 lit. a

W obecnym brzmieniu przepis różnicuje dokumenty w zależności od państwa ich wydania, dopuszczając „inny dokument stwierdzający rejestrację” wyłącznie dla państw niebędących państwami członkowskimi UE. Rozwiązanie to jest nielogiczne z punktu widzenia praktyki i systemu, ponieważ:

- dokumenty rejestracyjne w państwach UE nie mają jednolitej formy,
- część z nich nie odpowiada wprost konstrukcji polskiego dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego,
- w praktyce funkcjonują jako dokumenty równoważne, choć formalnie „inne”.

Ograniczenie przepisu wyłącznie do państw trzecich prowadzi do sytuacji, w której:

- dokument z państwa spoza UE może być uznany,
- dokument z państwa UE - już nie, mimo że pełni tę samą funkcję.

Proponowana zmiana usuwa to rozróżnienie i przywraca neutralność przepisu.

Diagnosta odnosi się do funkcji dokumentu (potwierdzenie rejestracji), a nie do państwa jego wydania.

Należy przy tym uwzględnić, że stacja kontroli pojazdów, choć nie jest organem administracji publicznej, wykonuje czynności o charakterze sformalizowanym, których efektem jest wydanie zaświadczenia wywołującego skutki prawne. W tym zakresie jej działanie ma charakter zbliżony do czynności podejmowanych w trybie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

Nie oznacza to jednak, że diagnosta posiada kompetencje do dokonywania oceny równoważności dokumentów w takim zakresie, w jakim czyni to organ rejestrujący w postępowaniu administracyjnym. W szczególności nie powinien być zobowiązany do rozstrzygania, czy dokument potwierdzający prawo własności pojazdu spełnia funkcję dokumentu rejestracyjnego.

Jednocześnie w praktyce przeprowadzania badań technicznych mogą występować sytuacje, w których brak jest dokumentów rejestracyjnych w ścisłym znaczeniu, natomiast dostępne są dokumenty źródłowe dotyczące pojazdu, pozwalające na ustalenie jego tożsamości oraz podstawowych danych technicznych, w tym również dokumenty potwierdzające prawo własności pojazdu.

W takich przypadkach dokumenty te mogą stanowić podstawę pomocniczą do ustalenia danych pojazdu, przy czym nie nadaje się im charakteru dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu.

W obowiązującym stanie prawnym dopuszczenie pojazdu do ruchu, w tym w trybie czasowej rejestracji, jest uzależnione od spełnienia wymagań określonych w art. 66 i art. 71 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a więc od uprzedniego ustalenia jego stanu technicznego.

W praktyce występują jednak przypadki wydawania pozwoleń czasowych bez uprzedniego ustalenia tego stanu, co prowadzi do dopuszczenia do ruchu pojazdów o nieznanymi właściwościach technicznych. W istocie oznacza to stosowanie przepisów w sposób wykraczający poza granice kompetencji organu, określone w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Tego rodzaju praktyka stanowi rozszerzającą interpretację przepisów dotyczących czasowej rejestracji pojazdu, prowadzącą do działania wykraczającego poza zakres kompetencji wynikających z ustawy.

Stanowisko to znajduje potwierdzenie w orzecznictwie sądów administracyjnych, zgodnie z którym organ administracji publicznej nie może, w drodze wykładni lub praktyki stosowania prawa, kształtować uprawnień w sposób wykraczający poza zakres wynikający z przepisów ustawowych, w szczególności poprzez dopuszczanie do ruchu pojazdu bez uprzedniego ustalenia spełnienia wymagań technicznych.

W konsekwencji powstaje stan, w którym badanie techniczne, jako instrument służący ustaleniu spełnienia wymagań technicznych, jest w praktyce zastępowane decyzją administracyjną o czasowej rejestracji pojazdu, pomimo braku uprzedniej weryfikacji jego stanu technicznego.

Ad § 3 ust. 1 pkt 2

Zmiana wynika z potrzeby uporządkowania relacji pomiędzy § 3 rozporządzenia, a tabelą opłat oraz z doświadczeń praktycznych funkcjonowania stacji kontroli pojazdów.

1. Korelacja z tabelą opłat

W obecnym stanie poz. 5.8 tabeli opłat stanowi odrębne, jednostkowe odniesienie do § 3 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia, podczas gdy w innych przypadkach przewidzianych w § 3 ust. 1 (w szczególności odpowiadających poz. 3 i 4 tabeli opłat) zastosowano konstrukcję wielopozycyjną (lp. 3.1, 3.2 oraz 4.1, 4.2). Skutkuje to brakiem symetrii w tabeli opłat, pomimo że zakres tych badań ma charakter porównywalny, w szczególności w odniesieniu do pojazdów podlegających rejestracji, dla których badanie stanowi element procesu dopuszczenia do ruchu.

W odniesieniu do badań pojazdów po wypadku drogowym oraz pojazdów noszących ślady uszkodzeń albo wykazujących naruszenie elementów nośnych konstrukcji brak jest w § 3 ust. 1 jednoznacznego odpowiednika dla pozycji 4.1 i 4.2 tabeli opłat, mimo że pozycje te dotyczą odrębnego trybu badania technicznego. W rezultacie przepis nie odzwierciedla wprost systemu opłat, a kwalifikacja badania odbywa się w praktyce w drodze analogii, podczas gdy poz. 5.8 tabeli opłat pozostaje wprost skorelowana z § 3 ust. 1 pkt 4.

W efekcie jedynie część przypadków została spójnie uregulowana zarówno na poziomie normy, jak i opłaty, natomiast pozostałe funkcjonują w oparciu o praktykę interpretacyjną.

W odniesieniu do pozycji 5.8 tabeli opłat należy wskazać, że brak wyraźnego rozdzielenia pozycji taryfowych odpowiadających zakresowi z załącznika nr 1 i załącznika nr 2 powoduje napięcie interpretacyjne pomiędzy rozporządzeniem określającym zakres badań a rozporządzeniem w sprawie opłat.

W świetle wykładni systemowej i funkcjonalnej rozliczenie powinno odpowiadać rzeczywiście wykonanemu zakresowi czynności w ramach dodatkowego badania technicznego, z zastosowaniem zasad kumulacji opłat wynikających z § 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie opłat.

Mając powyższe na uwadze proponowane brzmienie pkt 2 porządkuje tę relację:

- pkt 2 - obejmuje tryb badania o charakterze techniczno-ocenovym, znajdujący odzwierciedlenie w poz. 3 i 4 tabeli opłat,
- pkt 4 - pozostaje trybem dokumentowym (poz. 5.8 tabeli opłat), przy czym zasadne jest rozważenie uzupełnienia tabeli opłat o odrębną pozycję odpowiadającą sprawdzeniu spełnienia warunków technicznych, analogicznie do pozycji 3.1 i 4.1, w celu zapewnienia spójności systemowej.

Zachowanie dotychczasowego brzmienia w przepisie „z zastrzeżeniem pkt 4” rozdziela te tryby.

2. Luka praktyczna - brak skierowania

W praktyce występują powtarzalne sytuacje:

- właściciel utracił pokwitowanie zatrzymania dowodu rejestracyjnego,
- brak formalnego skierowania,
- pojazd nosi ślady uszkodzeń lub jest pojazdem powypadkowym,
- istnieje realna potrzeba wykonania badania.

Obecne przepisy nie dają wprost podstawy do działania w takiej sytuacji. W konsekwencji diagnosta działa w warunkach niejednoznacznej podstawy prawnej, a w praktyce powstają rozbieżności pomiędzy stacjami kontroli pojazdów.

Dodanie możliwości wykonania badania „na wniosek posiadacza pojazdu” rozwiązuje ten problem, przy czym zostało ono powiązane z przesłankami obiektywnymi:

- stan techniczny pojazdu,
- ślady uszkodzeń,
- udział w wypadku drogowym.

Nie jest to więc dowolne „badanie na życzenie”, lecz uzupełnienie systemu o brakujący przypadek.

3. Charakter badania po zmianie

Po zmianie układ jest czytelny:

- pkt 2 - sytuacje wynikające ze stanu technicznego pojazdu (ocena, uszkodzenia, wypadek),
- pkt 4 - sytuacje wynikające z dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu.

Rozróżnienie to już funkcjonuje w praktyce - zmiana jedynie je porządkuje.

4. Efekt regulacyjny

Zmiany nie wprowadzają nowych obowiązków, lecz:

- doprecyzowują istniejące przepisy,
- porządkują kwalifikację badań,
- eliminują przypadki funkcjonujące dotychczas poza jednoznaczną podstawą prawną.

5. Skutki praktyczne

Dla stacji kontroli pojazdów:

- jasna podstawa prawna działania,
- brak konieczności stosowania wykładni analogicznej,
- większa spójność z tabelą opłat.

Dla organów:

- jednoznaczne przypisanie trybów badań,
- ograniczenie rozbieżności interpretacyjnych.

Dla właścicieli pojazdów możliwość wykonania badania w sytuacjach dotychczas problematycznych formalnie.

Podsumowanie

Proponowane zmiany:

- eliminują niespójność w § 2,
- porządkują relację pomiędzy § 3 ust. 1 rozporządzenia, a tabelą opłat za badania techniczne pojazdów,
- uzupełniają lukę praktyczną,
- nie zmieniają konstrukcji systemu, a jedynie ją doprecyzowują.

W przypadku uwzględnienia zgłoszonych uwag konieczne będzie odpowiednie dostosowanie numeracji kolejnych jednostek redakcyjnych projektu.

Z wyrazami szacunku

Grzegorz Krzemieniecki