



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-7.054.33.2024
Warszawa, 25 września 2024

**Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 4542 Pana Janusza Cieszyńskiego, Posła na Sejm RP, w sprawie *hałaśliwych samochodów*, przedstawiam następujące informacje.

Uprzejmie informuję, że warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego, w tym w szczególności warunki techniczne tych pojazdów, określają przepisy *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) oraz przepisy *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2024 r. poz. 502).

Zgodnie z § 1 *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), zwanym dalej „rozporządzeniem”, badania techniczne polegają na sprawdzeniu, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w wymienionych ustawach i rozporządzeniach, w tym w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* oraz na ocenie prawidłowości działania pojazdu.

Stosownie do § 2 ust. 1 pkt 3 lit. h *rozporządzenia* zakres okresowego badania technicznego obejmuje m.in. sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę stanu technicznego układu wydechowego – w uzasadnionych przypadkach pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju.

Jeżeli w ocenie diagnosty hałas jest na granicy dopuszczalności, powinien wykonać statyczny pomiar hałasu emitowanego przez stojący pojazd za pomocą miernika poziomu dźwięku.

W załączniku nr 1 *Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu do rozporządzenia w dziale III Szczegółowy sposób oceny stanu technicznego układu wydechowego i pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju oraz sposób kontroli stanu technicznego sygnału dźwiękowego podczas przeprowadzenia badania technicznego w § 11 została*

określona ocena wyników pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku. Przepis wskazuje, że niedopuszczalne jest, aby końcowa wartość pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu przekraczała maksymalne wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 1, § 45 ust. 1 pkt 2 i w § 53 ust. 5 rozporządzenia o warunkach technicznych.

Stwierdzenie w toku badania technicznego, że poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu o warunkach technicznych lub stwierdzenie występowania obłuzowania, uszkodzenia, niewłaściwego mocowania, braku lub wyraźnej przeróbki dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu skutkuje tym, że uprawniony diagnosta oznaczy wymienione usterki jako usterki poważne oraz określi wynik badania technicznego jako negatywny. Należy zauważyć, że przepisy dotyczące badań technicznych pojazdów szczegółowo odnoszą się do kwestii bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska.

Poruszanie się niesprawnym pojazdem po drogach publicznych w zakresie uciążliwości pojazdu dla otoczenia zawiera się także w zakresie kontrolowanych obszarów podczas drogowej kontroli technicznej, o której mowa w *rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego* (Dz. U. poz. 2141, z późn. zm.).

Podkreślenia wymaga, że *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. poz. 2066) w zakresie swojej regulacji wdrożyło *dyrektywę 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 uchylającą dyrektywę 2009/40/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 r., str. 51, z późn. zm.). W rozporządzeniu zostało ujednocicone podejście do oceny wykrytych usterek w toku badań technicznych pojazdów z oceną usterek wykrytych podczas przeprowadzania kontroli drogowej mając na względzie *rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego*, które wdrożyło *dyrektywę 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 r., str. 134, z późn. zm.)

Odnosząc się do podnoszonego problemu niewykrywania usterek w ramach badania technicznego w stacji kontroli pojazdów należy wskazać, że pomimo obowiązujących przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych prawidłowość wykonywania badania technicznego powinna być poddana „realnemu” nadzorowi. Obecnie zgodnie z art. 83b ust. 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta.

Mając na uwadze negatywne postrzeganie obecnego systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, które znalazło swoje potwierdzenie w dwóch raportach Najwyższej Izby Kontroli z lat:

- 1) 2009 r. „*Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego*”;
- 2) 2017 r. „*Informacja o wynikach kontroli - dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego*”;

Ministerstwo Infrastruktury już dwukrotnie podejmowało prace legislacyjne w celu uszczelnienia i urealnienia systemu nadzoru nad badaniami technicznymi. Obowiązki w ramach nadzoru nad prawidłowością wykonywania badań technicznych miały zostać powierzone Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu w ramach procedowanego w latach: 2015-2018 *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC65). Natomiast drugi projekt, tj. *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (druk 2540) nie został rozpatrzony przez podkomisję nadzwyczajną do rozpatrzenia rządowego *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (druk 2540) w ramach IX kadencji Sejmu, a w konsekwencji projekt ustawy podlegał dyskontynuacji prac parlamentu.

Jednocześnie pragnę poinformować, że w ramach Unii Europejskiej trwają prace nad rewizją „*Roadworthiness Package*”, do której należy również wyżej wymieniona dyrektywa 2014/45/UE. Celem prac jest poprawa obecnych wymagań i procedur badania technicznego. W przypadku wprowadzenia innych lub dodatkowych badań, np.: hałasu, zmiany będą wymagały również obecnie obowiązujące przepisy dotyczące badań technicznych pojazdów.

Łączę wyrazy szacunku

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.