



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-7.054.8.2025
Warszawa, 07 lipca 2025

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na zapytanie nr 2500 Pana Piotra Kandyby, posła na Sejm RP, w sprawie zmian w zasadach dotyczących okresowych badań technicznych, przedstawiam następujące informacje.

Na etapie rozpatrywania przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu znajduje się wnioszek o włączenie do Wykazu prac legislacyjnych i programowych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który będzie zakładał zmiany w systemie badań technicznych w celu optymalnego wdrożenia dyrektywy 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 uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 r., str. 51, z późn. zm.), w tym wprowadzenie opłaty dodatkowej za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonym terminie.

Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 79 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) pojazd podlega wyrejestrowaniu przez organ właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, na wniosek jego właściciela, w przypadku kradzieży pojazdu, jeżeli jego właściciel złożył stosowne oświadczenie pod odpowiedzialnością karną za fałszywe zeznania.

Mając na względzie wyżej wymieniony przepis, nie dostrzegam konieczności wprowadzania wyłączenia z obowiązku przeprowadzenia okresowego badania technicznego a w konsekwencji zwolnienia z opłaty dodatkowej pojazdów, które zostały skradzione.

Uprzejmie informuję, że planuję, aby projektowane przepisy zawierały katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonym terminie. Rozszerzenie katalogu zwolnień z obowiązku uiszczenia opłaty dodatkowej o przypadek naprawy pojazdu w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów jest przedmiotem zintensyfikowanych analiz w Ministerstwie Infrastruktury.

Odnosząc się do zapytania dotyczącego umożliwienia wykonania w starszych pojazdach „*tzw. retrofitingu z opcją weryfikacji norm spalin*” w stacji kontroli pojazdów pragnę wyjaśnić, że źródłem informacji na temat normy emisji „Euro” jakie spełnia konkretny pojazd jest Centralna Ewidencja Pojazdów. W ewidencji tej informacja o normie EURO jest umieszczana na podstawie informacji zawartych w dokumentach homologacyjnych

pojazdu. Co do zasady, ma to miejsce w momencie pierwszej rejestracji pojazdu. W przypadku pojazdów, które takiej informacji nie miały wskazanej w momencie pierwszej rejestracji, Centralna Ewidencja Pojazdów zostaje uzupełniona na podstawie dokumentów homologacyjnych pojazdu lub w trybie „automatycznym” w oparciu o rok pierwszej rejestracji pojazdu. W świetle obecnie obowiązujących przepisów nie ma możliwości zmiany poziomu normy EURO w dokumentacji używanego pojazdu. Taka możliwość istnieje jedynie w przypadku pojazdu nowego, jeżeli zostanie on poddany na przykład badaniom obowiązującym w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu. W związku z tym, w chwili obecnej nie istnieje możliwość, aby po modernizacji samochodu, dokonano weryfikacji „normy spalin” w stacji kontroli pojazdów i w konsekwencji zmiany klasy emisji w Centralnej Ewidencji Pojazdu.

Umożliwienie takiego działania w stosunku do pojazdów używanych wymagałoby wprowadzenia z poziomu ustawy możliwości doposażania pojazdu w zespół urządzeń redukujących emisję CO₂, NO_x czy cząstek stałych (układ retrofitingu). Układ taki musiałby być opracowany i poddany procedurze homologacji (przez producenta) dla konkretnej marki, modelu i typu pojazdu.

Niemniej, opracowanie układów retrofitingu dla starszych pojazdów i uzyskanie homologacji wydaje się być niewspółmiernie kosztowne w stosunku do wartości przebudowywanego pojazdu. Wskazać bowiem należy, że w szeroko rozumianej procedurze homologacji oprócz zawartości substancji szkodliwych w spalinach mierzone jest zużycie paliwa a istotną rolę odgrywa metodyka badań – zgodnie z cyklem WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) – badań stanowiskowych oraz RDE (Real Driving Emissions) – w warunkach rzeczywistej eksploatacji pojazdu. Takie metody badań determinują wysoki koszt badań homologacyjnych, jednakże są jedynym sposobem do określenia poziomu emisji.

W związku z powyższym, w mojej ocenie zainteresowanie kierowców/właścicieli starszych pojazdów będzie stosunkowo niewielkie, co z kolei spowoduje, że rynek, wobec wysokich kosztów uzyskania homologacji, nie będzie zainteresowany wdrażaniem takich rozwiązań. Dlatego też Ministerstwo Infrastruktury nie planuje prac legislacyjnych w tym zakresie.

Łączę wyrazy szacunku

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.