

Warszawa, 20.07.2023 r.

**Koalicja Na Rzecz Autogazu**  
**Związek Pracodawców**  
**ul. Złota 61 lok. 100**  
**00-819 Warszawa**  
**KRS 0000172035**  
**NIP 5252279062**  
**REGON 015562077**  
tel. kontaktowy +48 500 242 122  
e-mail: biuro@knra.pl

**Komisja Europejska - ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu,  
Przedsiębiorczości i MŚP**  
**Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535**

**Uwagi**  
**do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji**  
**montażu dodatkowego instalacji zasilania gazem pojazdu**

1. Zasadniczą kwestią dotyczącą wejścia w życie całego nowego systemu prawnego w zakresie homologacji, jest treść art. 40 pkt. 2 ustawy z 14.04.2023 roku o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Zgodnie z treścią przedmiotowego przepisu opiniowane Rozporządzenie określając nowe wymagania stanowiące podstawę do udzielenia homologacji, skutkuje wygaśnięciem wydanych przez Dyrektora TDT świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany pojazd do zasilania gazem oraz świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115. W tym kontekście zadeklarowanie brak skutków nowej regulacji dla kilku tysięcy zakładów montujących instalacje zasilania pojazdów gazem, wydaje się co najmniej niezrozumiałe.
2. Wytyczne co do zakresu kontroli ujęte w załącznikach nr 3, 4 i 7 do Rozporządzenia są bardzo lakoniczne, co w kontekście obciążania Zakładów Montujących kosztami kontroli, które wykazały nieprawidłowości, wydaje się nieakceptowalne. Dodatkowo opisywany w załącznikach nr 3, 4 i 7 schemat kontroli pozostaje oderwany od art. 38 ust. 1 pkt. 4 ustawy o systemach homologacji pojazdów, który to przepis oblikuje zakłady montujące do raportowania wszelkich zagrożeń dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska, które zostały stwierdzone w pojeździe na skutek montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu. Opisany schemat kontroli, niezależnie od swojej lakoniczności, nie wykracza poza zakres instalacji zasilania gazem, podczas gdy obowiązek raportowania z art. 38 ust. 1 pkt. 4 przywołanej ustawy dotyczy jakichkolwiek stwierdzonych w pojeździe nieprawidłowości generujących zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia i środowiska. W tym aspekcie opiniowane Rozporządzenie jest niezupełne, albowiem nie reguluje zasad kontroli, jaka przed organem kontroli została mocą ustawy postawiona.

3. Pomimo, iż delegacja ustawowa zobowiązuje prawodawcę do określenia szczegółowych czynności Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”, i służby technicznej w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, Rozporządzenie nie zawiera jakichkolwiek regulacji w zakresie skutków art. 79 ust. 2 pk. 5 przywołanej wyżej ustawy. Przedmiotowa regulacja wskazuje na wygaśnięcie wyciągów ze świadectwa homologacji pojazdów będących w obrocie, w związku z wygaśnięciem (z dowolnego powodu) samego świadectwa homologacji, z którego pochodzi wyciąg. Nowy stan prawny, czyniąc Dyrektora TDT jedyną instytucją nadzorującą materię obejmującą system homologacji instalacji gazowych, w zasadzie pozostawia nierozwiązanym problem mogący dotknąć tysiące użytkowników pojazdów zasilanych paliwem gazowym, którzy z dnia na dzień mogą być dotknięci skutkami wygaśnięcia świadectwa homologacji, będących podstawą wydanych im wyciągów. Skutki takiego stanu mogą być katastrofalne, jednakże opiniowane Rozporządzenie, ani ustawa stanowiąca podstawę jego wydania, tej materii nie regulują, poza samym stwierdzeniem wygaśnięcia owych wyciągów.
4. Wbrew deklaracji wyrażonej przez Ministerstwo Infrastruktury w dokumencie oceny skutków, przedmiotowe Rozporządzenie nie było konsultowane z KOALICJĄ NA RZECZ AUTOGAZU – ZWIĄZKIEM PRACODAWCÓW.

*Z wyrazami szacunku*

**Tadeusz Ożarowski**

*Pełniący obowiązki Przewodniczącego  
Koalicji na Rzecz Autogazu – Związku Pracodawców*