

Nazwa projektu

Ustawa o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra,

Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Krzysztof Tomczak – Zastępca Dyrektora Departamentu
Transportu Drogowego

Data sporządzenia: 3 sierpnia 2021 r.

Źródło:

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.),
2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców ((Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.),
3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1),
4. Rewizja 3 Porozumienia dotyczącego przyjęcia zharmonizowanych regulaminów technicznych Organizacji Narodów Zjednoczonych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w tych pojazdach, oraz warunków wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych regulaminów Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Nr w wykazie prac: UC80

OCENA SKUTKÓW REGULACJI**1. Jaki problem jest rozwiązywany?**

Opracowanie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym i wynika z faktu obowiązywania: *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych* – zwanego dalej „rozporządzeniem 167/2013”, *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców* – zwanego dalej „rozporządzeniem 168/2013”, *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE* – zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858” oraz *Rewizji 3 Porozumienia dotyczącego przyjęcia zharmonizowanych regulaminów technicznych Organizacji Narodów Zjednoczonych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w tych pojazdach, oraz warunków wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych regulaminów Organizacji Narodów Zjednoczonych* – zwanego dalej „Porozumieniem z 1958 r.”. Pomimo, że ww. przepisy wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do zapewnienia stosowania wskazanych aktów prawnych m.in. w zakresie powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji, organów nadzoru rynku, ustanowienia procedur krajowych w odniesieniu do homologacji pojazdów, ustanowienia – na mocy prawa krajowego – podstaw do powołania służby technicznej, jej oceny oraz ewentualnego ograniczenia, zawieszenia lub odwołania tej służby. Ponadto, w związku z decyzjami wydawanymi przez organ udzielający homologacji państwa członkowskie zostały zobowiązane do określenia nie tylko środków odwoławczych od wskazanych rozstrzygnięć przysługujących stronie danego postępowania, ale także sankcji za naruszenie przepisów rozporządzeń unijnych.

Obowiązujący system homologacji na terenie Polski jest określony w obowiązującej ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.), w której została dokonana implementacja dyrektyw unijnych ustanawiających ramy dla systemu homologacji dla wszystkich kategorii pojazdów. W ten sposób została dokonana implementacja: Dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG, Dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG oraz Dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. System oparty na tych przepisach funkcjonował w Polsce od 22 czerwca 2013 r. i w jego ramach zostały sprecyzowane procedury odnoszące się do wszystkich czynności związanych z procesem homologacji. Określone zostały zasady realizacji badań homologacyjnych, badań w zakresie dopuszczenia jednostkowego pojazdu, zasady wyznaczania jednostek uprawnionych do wykonywania badań homologacyjnych oraz zostały wskazane międzynarodowe akty prawne regulujące kwestię wymagań technicznych weryfikowanych w trakcie badań homologacyjnych.

System homologacji typu WE oraz system homologacji typu ONZ musiał zostać dostosowany do nieustannego rozwoju technologicznego oraz z konieczności ujednolicenia procedur homologacyjnych w tych obszarach, gdzie Unia Europejska wskazała taką konieczność. Zostało to zrealizowane w postaci rozporządzenia 167/2013 (w miejsce dyrektywy 2003/37/WE), 168/2013 (w miejsce dyrektywy 2002/24/WE), 2018/858 (w miejsce dyrektywy 2007/46/WE) oraz 3 Rewizji Porozumienia z 1958 r. (w miejsce poprzedniej Rewizji Porozumienia, którego Polska jest Sygnatariuszem). W ten sposób został ustanowiony nowy system homologacji UE oraz ONZ, bazujący oczywiście na zasadach funkcjonujących także w systemie homologacji WE, jednakże zawierający zdecydowanie szerszy zakres wymagań stosowanych w procedurach homologacyjnych, obejmujący szerszy zakres obowiązków nakładanych na organy homologacyjne odpowiedzialne za wydawanie świadectw homologacji oraz służby techniczne odpowiedzialne za realizację badań homologacyjnych. Wskazane rozporządzenia unijne obowiązują od 1 stycznia 2016 r. – 167/2013 oraz 168/2013, natomiast rozporządzenie 2018/858 obowiązuje od 1 września 2020 r.

Zapewnienie stosowania zarówno aktów unijnego prawa pochodnego, jak i Porozumienia z 1958 r., jest niezbędne do zagwarantowania zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym, i tym samym do zapobiegania tworzenia się barier dostępu do rynku o zasięgu unijnym. Ponadto dostosowanie polskich przepisów do wskazanych norm unijnych i międzynarodowych pozwoli uniknąć sankcji za uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego. Realizacja zobowiązań w odniesieniu do wprowadzenia w życie przepisów ww. międzynarodowych aktów prawnych nastąpi w momencie wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy. Projektowany termin wejścia w życie przepisów ustawy to 1 stycznia 2022 r. Z uwagi na fakt, że zapewnienie pełnego stosowania powołanych aktów prawnych nie jest możliwe w ramach przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą PRD”, należy wydać odrębną ustawę.

Przedmiotowy projekt zakłada ustanowienie władzy homologacyjnej, organu nadzoru rynku oraz służb technicznych, co pozostaje w zgodzie z rozporządzeniami 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumieniem z 1958 r.

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

Wejście w życie rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858 jak i Rewizji 3 Porozumienia z 1958 r. umożliwia jednolite stosowanie tych przepisów we wszystkich państwach członkowskich UE, jak również w krajach będących sygnatariuszami Porozumienia z 1958 r. Pomimo, że ww. przepisy wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji, do stworzenia na mocy prawa krajowego podstaw do powołania służby technicznej oraz procedur dotyczących jej oceny oraz ewentualnego ograniczenia, zawieszenia lub odwołania. Projektowane rozwiązania obejmują komplet procedur homologacji typu UE, bowiem wynikają z treści rozporządzeń nr 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858, które zastępują dotychczasowy system homologacji typu WE oparty na systemach homologacji określonych w dyrektywach 2003/37/WE, 2002/24/WE oraz 2007/46/WE.

Rekomendowane rozwiązanie obejmuje utworzenie procedur homologacji typu UE, ONZ oraz krajowych procedur homologacji typu pojazdu oraz indywidualnego dopuszczenia pojazdu opartych na obowiązującym systemie homologacji w miejsce dotychczasowych procedur homologacji typu WE, ONZ oraz krajowych homologacji typu pojazdu i dopuszczenia jednostkowego opartych na nieobowiązującym systemie homologacji. W związku z decyzjami wydawanymi przez organ udzielający homologacji, państwa członkowskie zostały również zobowiązane do wskazania środków odwoławczych przysługujących stronie na mocy przepisów obowiązujących w danych państwach członkowskich oraz do określenia sankcji za naruszenie ww. przepisów. Wdrożenie ww. przepisów jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym, a tym samym zapobiegania powstawania utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym oraz uniknięcia nałożenia na Polskę kar za niewdrożenie przepisów unijnych.

W celu uniknięcia sankcji za niewdrożenie przepisów wskazanych w ww. aktach prawnych, należy ustanowić jak najszybszy termin wprowadzenia w życie przepisów projektowanej ustawy. Projektowany termin wejścia w życie przepisów ustawy to 1 stycznia 2022 r. . W projektowanej ustawie zaproponowano sposób wskazania organów krajowych właściwych do spraw homologacji, stawki opłat za wydanie dokumentów homologacyjnych oraz tam, gdzie na to pozwalały procedury unijne – zaproponowano utworzenie procedur krajowych w oparciu o krajowe akty prawne. Projektowana ustawa wraz z aktami wykonawczymi stanowić będzie pakiet przepisów obowiązujących w zakresie homologacji w Polsce, dlatego zarówno ustawa, jak i te akty muszą wejść w życie w tym samym terminie.

Dodatkowo, w efekcie przejęcia obowiązków polskiej władzy homologacyjnej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, dalej: TDT, z dniem 1 stycznia 2014 r. i podjęciem działań zmierzających do określenia sposobu wykonywania czynności przez podmioty działające na rynku doposażania pojazdów należących do kategorii M i N w dodatkowe instalacje zasilania gazowego, pojawiła się konieczność wprowadzenia modyfikacji w obowiązującym porządku prawnym, które pozwolą na faktyczne egzekwowanie wymagań określonych w przepisach prawa, a tym samym zapewnią wystarczające bezpieczeństwo i ochronę środowiska, a także pozwolą na kompleksowe spełnienie wymagań administracyjnych w przedmiotowym zakresie. W związku z wiedzą uzyskaną w okresie pierwszego roku pełnienia obowiązków władzy homologacyjnej, zostały określone obszary wymagające:

- a) aktualizacji istniejących przepisów,
- b) uzupełnienia płaszczyzn istotnych dla rynku instalacji gazowych,
- c) konieczności dostosowania regulacji prawnych do rozwiniętego i ciągle rozwijającego się rynku zasilania gazowego pojazdów,
- d) dostosowania do obecnie prowadzonej polityki energetycznej wpisującej się w dziedzinę transportu, szczególnie kołowego, a co za tym idzie w rynek paliw.

Z powyższych względów, działania zmierzające do uporządkowania zasad stosowanych w tym obszarze, powinny być obecnie uznane jako pilne z uwagi na konieczność utrzymania bezpieczeństwa, poprawy wymagań środowiskowych oraz zagrożeń dla pragmatyki formalno-administracyjnej w tym obszarze.

Wśród proponowanych w projekcie ustawy rozwiązań znajduje się wprowadzenie zmian w zakresie montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Zmiany te wynikają z analiz przeprowadzonych przez TDT na podstawie dotychczasowej działalności w ramach organu właściwego do spraw homologacji. Ich celem jest:

- usystematyzowanie wszelkich kwestii dotyczących procedury kontroli zgodności,
- jednoznaczne określenie obowiązków ciążących na instalatorze,
- umożliwienie kompletnego stosowania regulaminu ONZ nr 115,
- dostosowanie przepisów krajowych do regulacji o charakterze międzynarodowym,
- usprawnienie obrotu gospodarczego w odniesieniu do pojazdów z zamontowaną instalacją do zasilania gazem z uwagi na obowiązek uznawania świadectwa homologacji przez państwa, które są stronami Porozumienia z 1958 r.

Powyżej wskazane rozwiązanie przyniesie następujące efekty:

- zwiększenie zapotrzebowania na montaż instalacji R115 przez niezależne zakłady montujące,
- zwiększenie liczebności instalacji R115 w zakresie homologacji i montażu,
- monitorowanie zmian na rynku paliw gazowych i metod doposażania pojazdów we właściwe instalacje,
- jednolita interpretacja i stosowanie prawa – projektowane regulacje porządkują segment przemysłu motoryzacyjnego w tym zakresie,
- możliwość egzekwowania przestrzegania przepisów prawnych,
- wyeliminowanie niewłaściwych praktyk pojawiających się w środowisku branżowym,
- umocnienie w tym zakresie pozytywnego wizerunku Polski w środowisku międzynarodowym,
- sprawny rozwój gałęzi transportu w kraju oraz jego skorelowanie z postępem naukowym oraz gospodarczym.

W związku z powyższym, założenia do przedstawionych propozycji są optymalnie dostosowane do aktualnych potrzeb instalatorów, wymogów środowiskowych możliwych do spełnienia w wyniku właściwego stosowania istniejących i proponowanych zapisów oraz elastycznego wprowadzenia nowej formy uprawnienia, które nie będzie w sposób istotny dyskryminowało i ograniczało żadnej z zainteresowanych grup. Ponadto, zagwarantowanie możliwości egzekwowania przepisów prawnych i ich transparentność w odniesieniu do dotychczasowych działań branży instalatorów zdecydowanie wpłynie na wizerunek tej części gospodarki w planach rozwoju transportu w Polsce.

Celem projektowanych przepisów w odniesieniu do procedury związanej z R115 jest wprowadzenie nadzoru zgodnie z regulacjami UE nad każdym podmiotem dokonującym montażu na podstawie R115, w tym również realizacja procedury kontroli zgodności montażu, wyeliminowanie niewłaściwych praktyk polegających na wydawaniu wyciągów ze świadectwa homologacji przez nieuprawnione zakłady nienadzorowane przez instalatora posiadającego świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji na obecnych zasadach, czy też realizacja montażu instalacji poza zakresem wskazanym w świadectwie homologacji. Uzasadnienie tych działań jest oczywiste – mają one służyć podniesieniu poziomu bezpieczeństwa użytkowanych

pojazdów oraz wyeliminowaniu z rynku praktyk niezgodnych z prawem. Do środków służących tym celom należy zaliczyć wprowadzenie nadzoru oraz wprowadzenie regulacji dotyczących R115, które są zdefiniowane w międzynarodowych przepisach homologacyjnych – regulaminie ONZ nr 115.

Przykładami zidentyfikowanych nadużyć jest brak realizacji obowiązku nadzoru instalatora nad zakładem montażowym, wydawanie wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem przez nieuprawnione zakłady nienadzorowane przez instalatora posiadającego świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji, realizacja montażu instalacji poza zakresem wskazanym w posiadanym świadectwie homologacji, czy też nieuprawnione ingerowanie w instalacje w pojazdach z wykorzystaniem części zamiennych niezgodnych ze specyfikacją instalacji.

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego. W większości państw będących stronami Porozumienia z 1958 r. w pełni obowiązują regulacje Regulaminu nr 115.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się wydawaniem świadectw homologacji, dopuszczeń jednostkowych oraz nadawaniem uprawnień służbom technicznym, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. Z uwagi jednak na coraz większą liczbę zarówno homologacji bazowych i ich zmian, jak również kontroli zgodności produkcji, niezbędne będzie zatrudnienie dodatkowej kadry. W związku z tym, że świadectwo homologacji byłoby wydawane na podstawie dokumentacji pochodzącej z czynności wykonywanych przez służby techniczne, w chwili obecnej nie przewiduje się zakupu sprzętu. W konsekwencji zmian w zakresie regulacji dotyczących doposażania pojazdów w dodatkowe układy zasilania gazowego można stwierdzić, że projektowane przepisy wzmocnią sprawowany przez Dyrektora TDT nadzór nad instalatorami oraz zakładami montującymi.
Służby techniczne	17	TDT	W polskim systemie homologacji pojazdów funkcjonuje aktualnie 17 jednostek uprawnionych. Przewiduje się, że w związku z projektowanymi regulacjami w pierwszym roku ich obowiązywania ta liczba nie ulegnie zmianie. Wzrost na poziomie jednej służby rocznie został ustalony na podstawie analizy liczby składanych wniosków przez nowe podmioty, które ubiegają się o możliwość wykonywania badań homologacyjnych. Zostało to wskazane także na podstawie szacunków opracowanych na potrzeby dokumentu OSR sporządzonego dla ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Wynik ten jest zbliżony właśnie do jednej jednostki rocznie.
Instalatorzy	30 podmiotów	TDT	Przewiduje się zmniejszenie obciążeń wynikających z utrzymania nadzoru sieci zakładów montujących dla większości instalatorów. Procedura homologacji sposobu montażu instalacji gazowej przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem narzuca na instalatorów obowiązek sprawowania nadzoru nad zakładami montującymi wykonującymi instalacje w ramach posiadanego przez instalatora świadectwa homologacji. Niektórzy instalatorzy posiadają do kilku tysięcy zakładów montujących i sprawowanie realnego nadzoru nie jest w takim przypadku

			możliwe. Homologacja zgodna z regulaminem ONZ nr 115, niesie ze sobą odciążenie instalatorów poprzez możliwość realizacji kontroli zgodności montażu przez organ właściwy do spraw homologacji. Z tego względu przewiduje się zmniejszenie obciążeń nałożonych na instalatorów. Producenci instalacji będą mogli zwiększyć oferty o instalacje zgodne z R115 oraz o części zamienne do eksploatowanych instalacji. Tym samym nastąpi podniesienie poziomu nadzoru nad pozostającymi w sieci zakładami montującymi/obniżenie poziomu reklamacji, zmniejszenie możliwości popełnienia błędu wynikającego z montażu w eksploatowanych pojazdach skompletowanych przez instalatora sieci zasilania gazem, pozostawienie możliwości montażu instalacji gazowej w pojazdach, dla których z ekonomicznego punktu widzenia nie będą oferowane zestawy R115.
Zakłady montujące	Około 4000 podmiotów	TDT	Uniezależnienie wykonywanych przez zakłady montujące zadań w stosunku do instalatorów, zwiększenie przychodów z tytułu montażu instalacji gazowych, brak zmian w działalności organizacyjnej podmiotu wykonującego montaż instalacji gazowej, pozostawienie wyłączności na montaż w typach pojazdów nieposiadających oferty na zestaw zgodny z R115, udział w montażu w innych kategoriach pojazdów.
Niezależne zakłady montujące	-	-	Niezależnymi zakładami montującymi staną się podmioty funkcjonujące na rynku (zakłady montujące), które dysponują wyposażeniem wymagany w projektowanej ustawie. Liczba tego rodzaju podmiotów na dzień przygotowywania projektu jest nieznana.
Producenci części homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 67	17	TDT	Projekt ustawy otwiera dla tych podmiotów krajowy rynek sprzedaży przedmiotu wyposażenia i części zgodnie z R115, co pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarki.
Producenci części homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 110	6	TDT	Jw.
Producenci pojazdów	Około 160 podmiotów	TDT	Projekt ustawy dostosowuje istniejący system homologacji do nowych obowiązujących procedur unijnych, co w konsekwencji pozwoli na usunięcie utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym. Z uwagi na fakt, że wyposażenie pojazdów, o których mowa w projekcie, produkowane jest również poza granicami Polski i tam też przechodzi ono proces homologacji, projekt nie spowoduje dla przedsiębiorstw krajowych istotnych zmian kosztów działalności. Nie przewiduje się również wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia. Koszty udzielenia świadectwa homologacji typu pojazdu stanowią bowiem wartość znikomą w porównaniu z kosztami budowy pojazdu, należy mieć na względzie, iż na podstawie wydanego świadectwa homologacji typu UE pojazdu możliwa jest produkcja nieograniczonej liczby pojazdów. Rozporządzenie 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienie z 1958 r. nie będzie miało zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie homologacji we wszystkich

			państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto, regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności poprzez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego oraz lepsze dostosowanie do przepisów ustanowionych poza rynkiem UE w zakresie państw sygnatariuszy Porozumienia z 1958 r.
Producenci przedmiotów wyposażenia i części pojazdu	Około 200 podmiotów	TDT	Jw.

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
6. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny
7. Liga Obrony Kraju
8. Instytut Transportu Samochodowego
9. Związek Powiatów Polskich
10. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
23. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
24. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
25. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
26. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
27. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
28. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
29. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o., z siedzibą w Kobyłce
30. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie
31. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
32. Rada Dialogu Społecznego
33. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
34. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
35. Business Centre Club
36. Konfederacja Lewiatan
37. Pracodawcy RP
38. Federacja Przedsiębiorców Polskich
39. Związek Rzemiosła Polskiego
40. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
41. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych - Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych z siedzibą w Krakowie (ul. Cementowa 8, 31-983 Kraków) - Zakład Technologii Szkła (ul. Lipowa 3, 30-702 Kraków)
42. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej, z siedzibą w Kielcach

	4) wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu – liczba szt. rocznie: 30, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania świadectwa: 3601 zł 5) zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu – liczba szt. rocznie: 230, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt zmiany świadectwa: 1226 zł 6) uznanie świadectwa homologacji typu wydanego przez organ innego państwa członkowskiego – liczba szt. rocznie: 1, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt uznania świadectwa: 1209 zł 7) wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu, typu tramwaju lub trolejbusu – liczba szt. rocznie: 10, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania świadectwa: 3601 zł, 8) zmianę świadectwa homologacji typu pojazdu, typu tramwaju lub trolejbusu – liczba szt. rocznie: 15, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt zmiany świadectwa: 1217 zł, 9) wydanie świadectwa krajowego lub unijnego dopuszczenia indywidualnego pojazdu – liczba szt. rocznie: 900, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania świadectwa: 821 zł, 10) uznania świadectwa krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu wydanego przez organ innego państwa członkowskiego – liczba szt. rocznie: 300, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt uznania świadectwa: 821 zł, 11) wydania świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (w tym również świadectwa homologacji zgodnie z R115) – liczba szt. rocznie: 3, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania świadectwa: 3609 zł, 12) zmiany świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (w tym również świadectwa homologacji zgodnie z R115) – liczba szt. rocznie: 120, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt zmiany świadectwa: 1234 zł, 13) wydania świadectwa homologacji typu UE przedmiotu wyposażenia pojazdu – liczba szt. rocznie: 65, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania świadectwa: 1210 zł, 14) zmiany świadectwa homologacji typu UE przedmiotu wyposażenia pojazdu – liczba szt. rocznie: 20, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt zmiany świadectwa: 910 zł, 15) wydania świadectwa homologacji typu ONZ przedmiotu wyposażenia pojazdu – liczba szt. rocznie: 800, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania świadectwa: 1210 zł, 16) zmiany świadectwa homologacji typu ONZ przedmiotu wyposażenia pojazdu – liczba szt. rocznie: 190, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt zmiany świadectwa: 910 zł, 17) zezwolenia na dopuszczenie pojazdu z końcowej partii produkcji – liczba szt. rocznie: 210, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania zezwolenia: 3605 zł, 18) kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (w tym również montażu zgodnie z R115) – liczba szt. rocznie: 20, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt przeprowadzenia kontroli: 10572 zł 19) kontroli zgodności produkcji – liczba szt. rocznie: 20, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt przeprowadzenia kontroli: 15572 zł, 20) wydania zezwolenia w sprawie dopuszczenia do obrotu – liczba szt. rocznie: 5, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania zezwolenia: 822 zł, 21) wydania uprawnienia dla służby technicznej – liczba szt. rocznie: 1, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wyznaczenia służby technicznej : do 40000 zł 22) zmiany uprawnienia dla służby technicznej – liczba szt. rocznie: 2, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt zmiany wyznaczenia służby technicznej: do 40000 zł 23) wydanie duplikatu – liczba szt. rocznie: 5, szacowany maksymalny rzeczywisty koszt wydania duplikatu: 202 zł.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt uwzględnia tryb pobierania opłat w systemie opłaty za godzinę pracy przedstawiciela TDT w wysokości 3,75% kwoty przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 53, 252, 568, 1222 i 1578), obowiązującej w dniu złożenia wniosku pomnożonej przez liczbę godzin zużytych w celu wykonania czynności wraz z czasem dojazdu (tam gdzie będzie to wymagane), oraz doliczenie kosztów podróży służbowych (również tam, gdzie będzie to wymagane). Wskazane w projekcie ustawy homologacyjnej maksymalne wysokości opłat za realizację czynności związanych z wykonywaniem obowiązków organu właściwego do spraw homologacji muszą być zróżnicowane. Wskazanie kosztów rzeczywistych dotyczących każdej z wykonywanych przez TDT czynności polega na wskazaniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności przewidzianej w ramach

każdej z realizowanych procedur. Dla każdej z ww. czynności określany jest czas realizacji przez pracownika TDT (wskazany w minutach) oraz jednostkowy koszt jego pracy.

W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.

Zróźnicowanie stawek opłat za wykonywanie czynności w ramach procedur homologacyjnych będzie korzystniejsze dla tych producentów, którzy przykładają więcej rzetelności do kompletowania dokumentacji, oraz wprowadzi większą konkurencję na rynku służb technicznych odpowiedzialnych za przygotowywanie dokumentacji z badań homologacyjnych. Wyższa jakość dokumentacji przełoży się w sposób bezpośredni na czas ich weryfikacji poprzez brak konieczności uzupełniania dokumentacji, brak konieczności wysyłania wezwań do ich uzupełniania, czy też wniosków o zawieszenie postępowania celem zebrania stosownej dokumentacji przez wnioskującego. Krótszy czas przeznaczony na weryfikację dokumentacji złożonej przez wnioskującego o wydanie świadectwa homologacji oznaczałby w tym trybie niższy koszt wydania dokumentu.

Realizacja systemu określenia opłaty w każdym postępowaniu administracyjnym w ramach procedur homologacyjnych będzie realizowana w następujący sposób: do każdego postępowania administracyjnego, którego celem będzie wydanie świadectwa homologacji przydzielony będzie obligatoryjnie pracownik TDT, dokonujący weryfikacji dokumentacji lub uczestniczący w przeprowadzaniu czynności kontrolnych w siedzibie producenta lub w siedzibie służby technicznej, który będzie sporządzał dokument w postaci protokołu, w którym precyzyjnie wskaże czas, jaki zajęła weryfikacja każdej części dokumentacji i każdej wykonywanej czynności podczas kontroli. Czas ten, przemnożony przez kwotę wynikającą z przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej będzie wartością, którą wnioskujący będzie musiał zapłacić tytułem uzyskania dokumentu homologacyjnego. Każdy protokół będzie podpisany przez osobę lub osoby przeprowadzające weryfikację dokumentacji lub kontrolę i będzie stanowił podstawę do wystawienia rachunku przez Wydział Finansowy w TDT. Na tej podstawie, wnioskujący będzie każdorazowo informowany o kwocie, którą musi opłacić po zakończonym postępowaniu administracyjnym.

Wskazane szacowane rzeczywiste wysokości opłat zostały określone jako opłaty nowe. Wynika to z faktu, iż transponowane przepisy unijne w postaci nowych rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiają nowy system homologacji typu UE, podobnie jak Rewizja 3 Porozumienia z 1958 r., obejmują szereg nowych regulaminów homologacyjnych odnoszących się do wyposażenia pojazdu, jak również obejmują procedurę homologacji całego pojazdu w regulaminie ONZ nr 0. Są to zatem procedury zupełnie nowe, których cel pozostał niezmienny w stosunku do poprzedniego systemu homologacji, a więc zakończeniem procedury było i będzie wydanie świadectwa homologacji. W nowym systemie będą to dokumenty typu UE, dopuszczenia indywidualne pojazdu (krajowe lub unijne) czy też homologacja typu ONZ pojazdu, wobec poprzednich procedur kończących się wydaniem świadectwa homologacji typu WE, dopuszczenia jednostkowego, dopuszczenia indywidualnego WE. Realizowane zmiany wynikają z konieczności ujednolicenia systemu homologacji w UE poprzez wprowadzenie aktów prawnych obowiązujących w sposób bezpośredni we wszystkich państwach członkowskich oraz dostosowaniu poprzedniego systemu do postępu technologicznego. Z tego względu opracowano nowe procedury unijne, wskazano nową nomenklaturę, która znajduje odzwierciedlenie w projektowanej ustawie i ze względu na te nowe procedury wskazano nowy system opłat tytułem pokrycia kosztów nowych postępowań.

Powyższe dane co do liczby wydawanych dokumentów zostały ustalone na podstawie wyliczenia średniorocznej liczby wydanych dokumentów przez TDT od początku sprawowania funkcji organu właściwego do spraw homologacji na terenie Polski, tj. od 1 stycznia 2014 r. Zostało to więc dokonane na podstawie realizacji czynności związanych z homologacją wynikających z poprzedniego systemu homologacji określonego w nieobowiązującym prawodawstwie unijnym. Wszystkie obciążenia zostały skalkulowane zgodnie z maksymalnymi wysokościami opłat wskazanymi w projektowanej ustawie. Z uwagi na fakt, iż projektowane przepisy odnoszą się do nowych stawek opłat za wydawanie dokumentów homologacyjnych zgodnie z procedurami określonymi w nowych unijnych aktach

prawnych, stawki opłat nie polegają na zmianach istniejących opłat, ale stanowią wynik zupełnie nowych szacunków wynikających z procedur wskazanych w transponowanym prawie unijnym.

Przychód, jaki odnotuje TDT w związku z ww. opłatami, zostanie przekazany na pokrycie kosztów i wydatków związanych z wykonywaniem czynności przez obecnych 16 pracowników wykonujących czynności związane z homologacją oraz zatrudnieniem 4 nowych pracowników, którzy będą dodatkowo zajmowali się w TDT wszelkimi kwestiami związanymi z homologacją (łącznie 20 pracowników). W ocenie skutków regulacji zostały uwzględnione koszty ich zatrudnienia, wyposażenia oraz utrzymania 20 stanowisk pracy, a także koszty przewidzianych delegacji krajowych i zagranicznych w ramach kontroli zgodności produkcji, kontroli zgodności montażu, uczestnictwa w międzynarodowych pracach legislacyjnych.

Ww. koszty zawierają wynagrodzenie łącznie ze składkami ZUS, FUS, ZFŚS, PEFRON, Internet, usługi telekomunikacyjne, materiały eksploatacyjne, laptop, urządzenia wielofunkcyjne, jak również samochody służbowe. Przedmiotowe koszty uwzględniają wysokość wynagrodzeń dla pracowników (szerzej nt. wysokości wynagrodzeń nowych pracowników – pkt 7, część opisowa), jak również koszty jednorazowe jakim jest np. zakup laptopów czy urządzeń wielofunkcyjnych już od pierwszego roku funkcjonowania projektu.

Wskazać należy, iż przy dokonywaniu kalkulacji w zakresie wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość przedmiotowej regulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez ww. Ministra. W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EUR (kurs średnioroczny). Metodologia, jaką posługiwał się projektodawca, obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT z uwzględnieniem pracochłonności i kosztów z tym związanych, w oparciu o wieloletnie doświadczenie w zakresie wydawania decyzji odnośnie homologacji bądź dopuszczenia jednostkowego. Obecnie wykonywanych jest około 20 kontroli zgodności produkcji i montażu (łącznie) przez TDT rocznie, a przewidywana liczba nie jest możliwa do oszacowania, ale planowane jest realizowanie kontroli w terminach przewidzianych przez przepisy unijne, nie tylko w związku z otrzymaniem informacji o nieprawidłowościach, ale także przed wydaniem świadectwa homologacji. Wygeneruje to znacząco większą liczbę takich kontroli.

Oszacowanie pracochłonności uwzględnia nakład pracy związany procedurami homologacyjnymi wskazanymi w transponowanych aktach prawnych oraz wynika z poszerzającego się zakresu przepisów prawnych stosowanych w procedurach homologacyjnych. Zwiększenie pracochłonności w przypadku nowych procedur homologacji typu UE i ONZ wynika z faktu konieczności weryfikacji świadectw zgodności w ramach procedury homologacji typu UE pojazdu, który to obowiązek nie znajdował się w procedurze homologacji typu WE pojazdu. Unijne przepisy odnoszące się do procedury homologacji pojazdów osobowych i ciężarowych określone w rozporządzenia 2018/858 wprowadziły obowiązek dla organów właściwych do spraw homologacji, polegający na dokonywaniu okresowych przeglądów wydanych świadectw homologacji celem określenia ich ważności. Jest to jeden z zupełnie nowych elementów procedury, który musi być realizowany w ramach nadzoru nad wydanym świadectwem homologacji typu UE, a nie był stosowany w dotychczasowym systemie homologacji typu WE. Dodatkowo w ramach procedury dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji dochodzi konieczność weryfikacji dat wydania świadectw zgodności w przypadku pojazdów kategorii L w trybie przewidzianym przez art. 44a rozporządzenia 168/2013. Na określenie pracochłonności miał również wpływ przewidywany wzrost liczby realizowanych kontroli zgodności produkcji oraz kontroli zgodności montażu wynikający wprost z transponowanych przepisów unijnych jak również coraz większe zaangażowanie przedstawicieli organu właściwego do spraw homologacji w organizowanych przez organy unijne pracach roboczych obejmujących kwestie związane z aktualizacją przepisów unijnych. Celem wyrażenia stanowiska krajowego w zakresie homologacji konieczne jest zapewnienie wykwalifikowanej kadry tj. przedstawicieli Polski w pracach międzynarodowych i będzie to realizowane przez przedstawicieli krajowego organu właściwego do spraw homologacji. Nowe obowiązki w tym zakresie wynikają także w sposób bezpośredni z transponowanych przepisów – zgodnie z art. 11 oraz 67 powołane zostało Forum Wymiany Informacji oraz Forum ds. dostępu

do informacji o pojazdach, w odniesieniu do prac nad nowym poziomem emisji spalin powołano grupę AGVES, w ramach Europejskiej Organizacji Narodów Zjednoczonych została powołana nowa grupa robocza GRVA ds. pojazdów autonomicznych. W posiedzeniach wskazanych nowych grup, wraz z dotychczasowymi pracami w ramach grup eksperckich (TCMV, WGAT, MCWG, MVEG, MVWG, G.07b, GRSP, GRSg, GRPE, GRBP, GRE, GRRF oraz Forum WP.29), w każdym przypadku zapewniany jest udział przedstawiciela TDT.

Podkreślić należy, że TDT jest państwową osobą prawną prowadzącą samodzielną gospodarkę finansową. Koszty działalności TDT pokrywane są z przychodów TDT, tj. przychodów z opłat, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym i innych przychodów (w tym przypadku z ww. opłat). Ustawodawca przydzielił TDT własne dochody i ustanowił odrębną regulację gospodarowania tymi środkami publicznymi. Do istoty samodzielnej gospodarki finansowej TDT należy również pokrywanie kosztów jego działalności (w tym przypadku kosztów związanych z wykonywaniem wszystkich zadań organu udzielającego homologacji/zezwoleń) z przychodów własnych. Zweryfikowany zysk TDT przeznacza w 30 % na wpłatę do budżetu państwa. Ponadto, zgodnie z art. 42 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, TDT nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. **W rezultacie zasadne jest ustalenie opłat wskazanych w procedowanej ustawie, bowiem zapewni to możliwość pokrycia przez TDT kosztów związanych z zatrudnieniem nowych pracowników.**

Wyjaśnić należy, że przychód budżetu państwa wynikający z projektowanej ustawy stanowić będzie 51% PIT 20 pracowników w TDT oraz 30% zweryfikowanego zysku TDT.

Natomiast na przepływy finansowe w zakresie jednostek samorządu terytorialnego składa się dochód w wysokości 49 % PIT 20 pracowników TDT.

Procedura dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji wynikać będzie z rozporządzeń unijnych i zmieni się adresat opłaty za wydanie decyzji administracyjnej w sprawie. W odniesieniu do pojazdów należących do kategorii L znajdujących się w zakresie stosowania rozporządzenia 168/2013 procedura będzie obejmowała nowe zadanie polegające na ocenie daty produkcji każdego pojazdu zgłaszanego przez podmiot gospodarczy w ramach dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji (zmiana wprowadzona przez organy unijne wynikająca z sytuacji epidemiologicznej spowodowanej koronawirusem).

Wskazanie kosztów rzeczywistych dotyczącej każdej z wymienionych w niniejszym punkcie czynności wykonywanej przez Dyrektora TDT polega na wskazaniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności przewidzianej w ramach każdej z realizowanych procedur. W najbardziej złożonym przypadku – w procedurze wydawania świadectwa homologacji typu, metodyka oszacowania kosztów przedstawia się następująco:

1. POSTĘPOWANIE ZE ZŁOŻONYM WNIOSEM:

- Przyjęcie wniosku
- Rejestracja wniosku
- Skanowanie wniosku
- Wprowadzenie do systemu EZD
- Przekazanie do Dyrekcji TDT
- Przekazanie dokumentacji do Wydziału Homologacji
- Dekretacja dokumentacji na konkretnego pracownika
- Wprowadzenie dokumentacji do wewnętrznych rejestrów Wydziału Homologacji
- Sprawdzenie dokumentacji pod kątem zgodności administracyjnej
- Sprawdzenie dokumentacji od strony formalnej
- Sprawdzenie dokumentacji od strony zgodności z przepisami technicznymi
- Wypełnienie karty zgodności dokumentacji (check listy)

2. ZAWIADOMIENIE Z ART. 10/79a KPA:

- Koszt użytego papieru
- Koszt użytego tonera
- Koszt koperty
- Koszt usługi pocztowej
- Koszt zwrotki dla zawiadomienia
- Koszt pracy przy zawiadomieniu

		projekcie, produkowane jest również poza granicami Polski i tam też przechodzi ono proces homologacji, projekt nie spowoduje dla przedsiębiorstw krajowych istotnych zmian kosztów działalności. Nie przewiduje się również wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia. Koszty udzielenia świadectwa homologacji typu pojazdu stanowią bowiem wartość znikomą w porównaniu z kosztami budowy pojazdu, należy mieć na względzie, iż na podstawie wydanego świadectwa homologacji typu UE pojazdu możliwa jest produkcja nieograniczonej liczby pojazdów. Rozporządzenie 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienie z 1958 r. nie będzie miało zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie homologacji we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto, regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności poprzez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego oraz lepsze dostosowanie do przepisów ustanowionych poza rynkiem UE w zakresie państw sygnatariuszy Porozumienia z 1958 r.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wpływ na koszty i obciążenia administracyjne ponoszone przez producentów przed i po zmianie należy przedstawić dwupłaszczyznowo. Na bazie obowiązujących przepisów, jak i tych projektowanych, w ramach czynności homologacyjnych związanych z rozporządzeniem 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumieniem z 1958 r., stosuje się wydzielenie kosztów udzielania samej homologacji (pozostającej w gestii władzy homologacyjnej) i kosztów badań homologacyjnych (pozostającej w gestii służby technicznej). Z klientami zainteresowanymi badaniem homologacji pojazdów lub ich wyposażenia służba techniczna zawiera umowę. Z drugiej strony, w przypadku samego udzielania świadectwa homologacji, opłata za tą czynność jest opłatą określoną w przepisach powszechnie obowiązujących. Natomiast opłaty związane z wykonywaniem badań homologacyjnych są cenami wolnorynkowymi w żaden sposób nieuregulowanymi. Z uwagi na fakt, iż koszty badań homologacyjnych nie posiadają wielkości określanych przez ustawodawcę, a same badania homologacyjne wykonywane były na podstawie umów cywilnoprawnych, brak jest wiążących danych odnośnie ciężarów finansowych ponoszonych w tym zakresie przez przedsiębiorców. Obecnie opracowywanie na poziomie UE akty prawne zawierające nowe wymagania techniczne w odniesieniu do procedury homologacji typu UE i ONZ, a stanowiące podstawę do wydania świadectw homologacji typu UE i ONZ, obejmują autonomizację pojazdów, rejestrację zdarzeń drogowych, nowe poziomy emisji spalin czy też systemy wspomagania kierującego pojazdem. Nie ma możliwości oszacowania wpływu polegającego na regulacji kosztów rynkowych pozyskiwania dokumentów homologacyjnych w kontekście nowych badań homologacyjnych ze względu na brak możliwości oszacowania kosztów nowego oprzyrządowania do takich badań. Trudno szacować, czy opłaty za badania homologacyjne, które ustalane są indywidualnie przez zainteresowane strony, pozostaną zmienione, bowiem brak jest sygnałów wskazujących na ich wzrost. Zatem wysokość ciężarów finansowych ponoszonych przez producentów, zgodnie z przyjętymi założeniami, pozostanie bez zmian. Regulacja w sposób pozytywny wpłynie na sytuację ekonomiczną rodzin, gdyż odnotują one wpływy pieniężne z tytułu nowych stanowisk pracy w TDT. Dochody netto z tytułu 20 miejsc pracy zajmujących się wykonywaniem zadań nałożonych przedmiotowym projektem (16 pracowników przesuniętych do wykonywania ww. zadań obecnie zajmujących się czynnościami związanymi z homologacją i 4 nowych miejsc pracy w TDT) przedstawiają się w sposób następujący: 2021 – 0,69 mln 2022 – 1,37 mln 2023 – 1,37 mln 2024 – 1,37 mln 2025 – 1,37 mln 2026 – 1,37 mln 2027 – 1,37 mln 2028 – 1,37 mln 2029 – 1,37 mln 2030 – 1,37 mln 2031 – 1,37 mln	

Projektowane przepisy nie wpłyną na właścicieli pojazdów już wyposażonych w instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem. Przepisy projektowane w niniejszej ustawie odnoszą się do nowo wykonywanych instalacji w pojazdach, które już znajdują się w eksploatacji, niezależnie od tego czy będą realizowane na podstawie regulaminu ONZ nr 115, czy też nie. Wybór sposobu montażu pozostaje w ręku właściciela pojazdu, czy będzie chciał skorzystać z dotychczasowego trybu montażu, czy też z rozwiązania zgodnego z R115 regulowanego na poziomie międzynarodowym przez wskazany regulamin ONZ.		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Zwiększenie liczby dokumentów i liczby procedur wynika z obowiązujących unijnych przepisów homologacyjnych i jest związane z wykonywaniem zadań przez organ homologacyjny. Projekt reguluje kwestie związane z opłatami za czynności związane z homologacją i przeprowadzeniem badań homologacyjnych oraz kosztami kontroli zgodności.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Zostanie odnotowany wpływ – w TDT powstaną nowe miejsca pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Wdrożenie prawodawstwa unijnego w postaci rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienia z 1958 r. stanowi krok ku ujednoliceniu prawodawstwa w państwach unijnych i jest wypełnieniem obowiązku ciążącego na każdym państwie członkowskim. Wskazanie odpowiedniego organu (właściwego do spraw homologacji), procedur krajowych w odniesieniu do homologacji typu, stanowi konieczne działanie w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy jakości powietrza.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	552930.2373835.1807538
Nazwa dokumentu	OSR 03.08.2021.pdf
Skrót dokumentu	176E40A210335FCBDEACB38719B57D13354 D5FC8
Wersja dokumentu	1.0
Data podpisu	2021-08-04
Podpisane przez	GRZEGORZ MAREK KUZKA
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.104.37.37.16643
Data wydruku:	2021-08-13 08:39:07
Autor wydruku:	Lewandowska Tina