|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu:**  Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:**  Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji  Ministerstwo Infrastruktury (w porozumieniu)  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:** Pan Maciej Wąsik – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:**  Pan Mariusz Cichomski – Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.  Tel. 22-60-140-70, adres poczty elektronicznej:  [sekretariat.dpp@mswia.gov.pl](mailto:sekretariat.dpp@mswia.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia:**  30 marca 2022 r.  **Źródło:**  Art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.)  **Nr w wykazie prac Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji:**  **832** | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Konieczność dokonania nowelizacji rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141, z późn. zm.) wynika ze zmian w prawodawstwie europejskim i krajowym. Jeśli chodzi o kontekst europejski należy wskazać, że nastąpiła zmiana w zakresie oznaczania kategorii pojazdów użytkowych (homologacja typu) podlegających kontroli stanu technicznego. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. dokonała zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UEz dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii. Zmiana polega na wprowadzeniu (w miejsce oznaczenia kategorii ciągnika kołowego T5) nowych oznaczeń kategorii tych pojazdów, tj. T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowanych głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h. Należy ponadto wskazać, że procedowany przez Ministerstwo Infrastruktury *projekt ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia* (UC80), wdrażający zasadniczą część dyrektywy delegowanej, pozostawia w obrocie prawnym dotychczasowe oznaczenie T5, dotyczące określonej kategorii ciągników rolniczych. Biorąc pod uwagę zmiany o charakterze krajowym należy wskazać, że z dniem 1 stycznia 2022 r. weszła w życie ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328). Wprowadziła ona nową podstawę zatrzymania prawa jazdy (ujawnienie naruszenia przez kierowcę wykonującego przewozy drogowe określonych zasad rejestrowania swojej aktywności, w tym używania tachografu). Z kolei w dniu 6 kwietnia 2022 r. wchodzą w życie niektóre przepisy ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997), wprowadzające regulacje dotyczące dokumentu potwierdzającego kwalifikacje kierowcy wykonującego przewozy drogowe, tj. kartę kwalifikacji kierowcy. Przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym przewidują zatrzymanie tych dokumentów kierującemu pojazdem w razie spełnienia określonych przesłanek. Reasumując należy wskazać, że przytoczone zmiany o charakterze europejskim i krajowym rodzą potrzebę znowelizowania przepisów rozporządzenia MSWiA w sprawie kontroli ruchu drogowego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W odniesieniu do problemu wynikającego z prawa europejskiego proponuje się ingerencję bezpośrednio w przepisy odnoszące się do ciągnika rolniczego kategorii T5. Zmiana obejmuje więc definicję pojazdu użytkowego (§ 1 ust. 2 pkt 3) oraz przepisu określającego obszary drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego, wyłączającego ciągnik rolniczy kategorii T5, użytkowany przez podmiot o wysokim współczynniku ryzyka w zakresie występowania określonych naruszeń (§ 5 ust. 3). Modyfikacja tych przepisów polega *stricte* na dodaniu nowych oznaczeń ciągnika kołowego, tj. kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, T4.3b. Jednocześnie projekt przewiduje zmianę wzoru protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej zawierającego wykaz kontrolny. Polega ona na uwzględnieniu nowych oznaczeń kategorii ciągników kołowych. W § 2 zaproponowano przepis przejściowy, na mocy którego formularze protokołów kontroli według dotychczasowego wzoru będą używane do czasu wyczerpania ich nakładu, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy.  W przypadku dokumentowania szczegółowej drogowej kontroli technicznej ciągników kołowych kategorii T1b,T2b,T3b,T4.1b,T4.2b,T4.3b używanie dotychczasowych formularzy będzie wymagało odręcznego wpisania kategorii ciągnika rolniczego poddanej tej kontroli. Takie rozwiązanie zdaniem projektodawcy nie wpłynie w żaden sposób na prawidłowość dokumentowania kontroli technicznej pojazdu użytkowego. Projektowane zmiany wdrażające dyrektywę delegowaną Komisji 2021/1716 powinny wejść w życie z dniem 27 września 2022 r. Projekt przewiduje zmianę (kolejną) wzoru pokwitowania za zatrzymane dokumenty, tak by uwzględnione w nim było zatrzymanie nowego rodzaju dokumentu, tj. karty kwalifikacji kierowcy. Jednocześnie proponuje się zmianę treści pouczenia zawartego na stronie drugiej pokwitowania, poprzez aktualizację informacji odnośnie do podstaw prawnych zatrzymania prawa jazdy i karty kwalifikacji kierowcy. Przewiduje się, że pokwitowania według dotychczasowych wzorów będą mogły być stosowane maksymalnie przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie badano. Projekt ma na celu dostosowanie przepisów rozporządzenia do przepisów UE. W zakresie pokwitowania za zatrzymany dokument, proponowane regulacje mają wyłącznie charakter dostosowujący. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | | | | Wielkość | | | | | | | Źródło danych | | | | | | Oddziaływanie | | | | | | | | | | | |
| Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego wykonujący szczegółową drogową kontrolę techniczną z użyciem mobilnych stacji kontroli pojazdów | | | | | | Wielkość grupy stanowią inspektorzy ITD wykonujący szczegółową kontrolę techniczną | | | | | | |  | | | | | | * typowanie ciągników rolniczych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h, użytkowanych do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, * wykonywanie takiej kontroli i dokumentowanie jej w protokole | | | | | | | | | | | |
| Kierujący ciągnikami rolniczymi podlegającymi wdrażanej regulacji | | | | | | Brak możliwości oszacowania wielkości grupy | | | | | | |  | | | | | | Umożliwienie poddania pojazdu szczegółowej drogowej kontroli technicznej | | | | | | | | | | | |
| Podmioty wykonujące zarobkowy przewóz rzeczy ciągnikami rolniczymi o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h | | | | | | Brak możliwości oszacowania wielkości grupy | | | | | | |  | | | | | | Otrzymanie protokołu dokumentującego przebieg szczegółowej drogowej kontroli technicznej adekwatnie do kategorii pojazdu. | | | | | | | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z …… r.) | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | | | 1 | | | 2 | | 3 | | 4 | | | | 5 | | 6 | | | 7 | | | 8 | | 9 | | 10 | | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| budżet państwa | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| JST | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Wydatki ogółem** | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| budżet państwa | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| JST | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| **Saldo ogółem** | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| budżet państwa | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| JST | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | |  | | |  | | |  | |  | |  | | | |  | |  | | |  | | |  | |  | |  | |  | |
| Źródła finansowania | | | Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych w rozumieniu art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.), tj. zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | Projektowana regulacja nie będzie wywierać dodatkowego wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | | | | | | 0 | | | 1 | | | 2 | | | | | 3 | | | 5 | | 10 | | *Łącznie (0-10)* | |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | | | |  | | |  | | |  | | | | |  | | |  | |  | |  | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | | | |  | | |  | | |  | | | | |  | | |  | |  | |  | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | | | |  | | |  | | |  | | | | |  | | |  | |  | |  | |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | | | | Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | | | | Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację ekonomiczną  i społeczną rodziny. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | osoby niepełnosprawne, osoby starsze | | | | | | | | | | Projekt rozporządzenia nie będzie miał wpływu na osoby niepełnosprawne, osoby starsze. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | | | | | Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli, w tym osób starszych i niepełnosprawnych oraz na gospodarstwa domowe. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz:  Zmiany mają charakter *stricte* formalny, mający na celu dostosowanie do przepisów UE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | | | | | demografia  mienie państwowe  inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planowane jest wykonanie przepisów rozporządzenia z dniem ich wejścia w życie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ze względu na charakter wprowadzanej regulacji nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników ewaluacji. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak załączników. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |