

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych

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

Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl, tel. (022) 630 12 40.

Data sporządzenia: 21 lutego 2023 r.

Źródło:

1. Art. 56 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia,
2. 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.),
3. 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.),
4. 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).

Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury 289.

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

Projekt rozporządzenia *w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych* określa sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzory dokumentów związanych z procedurą końcowej partii produkcji, przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska oraz potrzeby zapewnienia funkcjonalności dokumentów.

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

Projekt rozporządzenia *w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych*, stanowi realizację delegacji zawartej w art. 56 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Wydanie projektowanego rozporządzenia wynika z planowanego uchylenia obowiązujących w tym zakresie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Przedmiotowe zagadnienia są obecnie uregulowane na podstawie delegacji zawartej w art. 70zm ust. 3 ww. ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W oparciu o tę delegację wydane zostało rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 389), które zostanie uchylone z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia.

Nowe rozporządzenie obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 389), i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego zezwolenia.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu mają na celu dostosowanie podstawy prawnej wydawanych zezwoleń na dopuszczenie do ruchu pojazdów z końcowej partii produkcji, którą są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

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.

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 zezwoleń na dopuszczenie do ruchu pojazdów z końcowej partii produkcji, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. 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 (przepisy dot. COVID-19), jednakże posiadany personel jest w tym zakresie wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków. |
| Producenci pojazdów | Okolo 160 podmiotów | TDT | Projekt rozporządzenia dostosowuje istniejący system homologacji do obowiązujących procedur unijnych, co w konsekwencji pozwoli na usunięcie utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym. Nie przewiduje się wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż przepisy te są zbieżne z przepisami obowiązującymi. Rozporządzenie UE 167/2013, 168/2013, 2018/858 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. |

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

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
3. Forum Związków Zawodowych
4. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
5. Business Centre Club
6. Związek Rzemiosła Polskiego
7. Konfederacja Lewiatan
8. Pracodawcy RP
9. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
10. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”
11. Federacja Przedsiębiorców Polskich
12. Komisja Krajowa NSZZ "Solidarność"
13. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
14. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
15. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
16. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
17. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny
18. Liga Obrony Kraju
19. Transportowy Dozór Techniczny
20. Instytut Transportu Samochodowego
21. Związek Powiatów Polskich
22. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
23. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych

24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
25. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji
26. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
27. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy
- 27a. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Oddział Kłodzisko
28. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
29. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
30. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych
31. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
32. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL
34. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
35. Transport i Logistyka Polska
36. Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
37. Polska Izba Motoryzacji
38. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
39. Dekra Polska
40. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
41. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów
42. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
43. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.
44. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o.
45. SYLKOM Sp. z o.o.
46. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
47. Laboratorium Badań Pojazdów Sp. z o.o.
48. Cartest Sp. z o.o.
49. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej oraz Laboratorium Techniki Światłowej, z siedzibą w Kielcach
50. Politechnika Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o.
51. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”
52. AUTO LAND R.T. Zduńiewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła
53. Koalicja na Rzecz Autogazu - Związek Pracodawców
54. Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców
55. Agencja Ubezpieczeniowa „WENECJA” Ewa Gawlik
56. Centrum Techniki Okrętowej S.A.
57. TÜV Rheinland Polska Sp. z o.o.,
58. Polski Związek Szkoleniowy
59. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
60. Związek Pracodawców Motoryzacji
61. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
62. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
63. Związek Dealerów Samochodów.

Termin na zgłaszanie uwag będzie wynosił 30 dni.

Wyniki konsultacji zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

| (ceny stałe z 2021 r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | Łącznie (0-10) | |
|------------------------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------------|----------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | | |
| Dochody ogółem | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| TDT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Wydatki ogółem | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TDT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo ogółem | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TDT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Źródła finansowania | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | <p>Procedura dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji nadal wynikać będzie z rozporządzeń unijnych, natomiast, jak wskazano w Ocenie Skutków Regulacji załączonej do <i>ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia</i>, zmieni się adresat opłaty za wydanie decyzji administracyjnej w sprawie. Wskazanie kosztów rzeczywistych dotyczących czynności wykonywanych przez Dyrektora TDT polega na wskazaniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności. W przypadku procedury wydawania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu z końcowej partii produkcji, metodyka oszacowania kosztów przedstawia się tak, jak wskazano w kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w Ocenie Skutków Regulacji załączonej do <i>ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia</i>. Koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT oraz opłaty, pokrywają wszystkie koszty realizacji czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności.</p> <p>Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.</p> | | | | | | | | | | |

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze.

| 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 2020 r.) | Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| Niemierzalne | Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze | |
| Dodatkowe | duże przedsiębiorstwa sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | |
| informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. | |
| 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu | | |
| <input type="checkbox"/> nie dotyczy | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie | <input type="checkbox"/> tak | |
| wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy | |
| <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów | |
| <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur | |
| <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy | <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy | |
| <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> inne: | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich | <input checked="" type="checkbox"/> tak | |
| elektronizacji. | <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy | |
| 9. Wpływ na rynek pracy | | |
| Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy. | | |
| 10. Wpływ na pozostałe obszary | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne | <input type="checkbox"/> demografia | <input type="checkbox"/> informatyzacja |
| <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny | <input type="checkbox"/> mienie państwowe | <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie |
| <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | <input type="checkbox"/> inne: | |
| Rozporządzenie określa sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz | | |
| Omówienie wpływu | wzory dokumentów związanych z procedurą końcowej partii produkcji, mając na względzie zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz środowiska. | |
| 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego | | |
| Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia, tj. z dniem 1 lipca 2023 r. | | |
| 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane? | | |
| Ze względu na to, 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 | 1001933.5009871.3571916 |
| Nazwa dokumentu | OSR KPP 21.02.2023 po popr.pdf |
| Tytuł dokumentu | OSR KPP 21.02.2023 po popr |
| Sygnatura dokumentu | DTD-4.0210.3.2023 |
| Data dokumentu | 2023-02-22 10:58:30 |
| Skrót dokumentu | B9A76A4ACBD211C37A5A7D55C5FF8F608C 50977B |
| Wersja dokumentu | 1.2 |
| Data podpisu | 2023-02-22 |
| Podpisane przez | Tomasz Krzysztof Behrendt Zastępca Dyrektora |
| Rodzaj certyfikatu | Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego |
| | EZD 3.110.1.1. |
| Data wydruku: | 2023-02-22 11:38:37 |
| Autor wydruku: | Lewandowska Tina |