

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych i 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

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

Data sporządzenia: 27 stycznia 2023 r.

Źródło:

1. art. 11 ust. 1 projektu ustawy 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 292.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia określa:

- szczegółowe wymagania, jakie powinien spełniać podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia,
- sposób i tryb oceny dokonywanej przez Dyrektora TDT,
- wzór sprawozdania z oceny dokonywanej przez Dyrektora TDT;

przy uwzględnieniu zapewnienia właściwego poziomu jakości przeprowadzania badań homologacyjnych, ujednolicenia wzorów dokumentów stosowanych w procedurze oceny służby technicznej oraz zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie badań homologacyjnych.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia stanowi realizację delegacji zawartej w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Wydanie projektowanego rozporządzenia, wynika z planowanego uchylecia 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. 70zł ust. 1 pkt 1–3 ww. ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W oparciu o tę delegację wydane zostało rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania oceniającego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1838), które zostanie uchylone z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia.

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 wyznaczaniem służb technicznych z uwzględnieniem czynności formalnych oraz realizacją określonych ocen na miejscu, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków, które to nie są nowymi obowiązkami, bowiem istniały one uprzednio w porządku prawnym.
Służby techniczne	17	TDT	Projekt rozporządzenia nie wprowadza do istniejącego systemu homologacji do nowych procedur unijnych, gdyż istniały one uprzednio, a ich podstawą była ww. ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Nie przewiduje się wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż te przepisy są zbieżne z przepisami obowiązującymi. 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, nowa regulacja 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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego 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 Kłudzienko
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 odpowiednio 14 lub 30 dni.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r., poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie opublikowany na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie "Rządowy Proces Legislacyjny".

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
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

Wskazanie kosztów rzeczywistych dotyczących czynności wykonywanych przez Dyrektora TDT polega na wskazaniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności. W przypadku procedury związanej z wyznaczeniem służby technicznej, metodyka oszacowania kosztów przedstawia się tak, jak wskazano w kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur wskazanych w Ocenie Skutków Regulacji załączonej do *ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia*. 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. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli. Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.

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							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa							

Niemierzalne	domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	
	duże	
Dodatkowe	przedsiębiorstwa sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowe rozporządzenie nie wpłynie w żaden sposób 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 wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak	<input checked="" type="checkbox"/> nie
	<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów	<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:	<input type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie dotyczy
	<input type="checkbox"/> nie	
	<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
9. Wpływ na rynek pracy		
Wpływ neutralny		
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:	
Omówienie wpływu		
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 kwietnia 2023 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		