

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: 24 maja 2023 r. Źródło: 1. Art. 56 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919), 2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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) nr 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) nr 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, z późn. zm.). 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 wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 56 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Wydanie projektowanego rozporządzenia wynika z planowanego uchylenia obowiązujących w tym zakresie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Przedmiotowe zagadnienia są obecnie uregulowane na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 70zm ust. 3 ww. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W oparciu o to upoważnienie ustawowe 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 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz 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, 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 w miejsce uchylonych dyrektyw, są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady. 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.
Producenci pojazdów	Około 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. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 167/2013, nr 168/2013, nr 2018/858 nie będą miały 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 został 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
28. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Oddział Kłudzienko
29. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
30. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
31. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych
32. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
33. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
34. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
36. Transport i Logistyka Polska
37. Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
38. Polska Izba Motoryzacji
39. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
40. Dekra Polska
41. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
42. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów
43. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
44. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.
45. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o.
46. SYLKOM Sp. z o.o.
47. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
48. Laboratorium Badań Pojazdów Sp. z o.o.
49. Cartest Sp. z o.o.
50. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej oraz Laboratorium Techniki Światłowej, z siedzibą w Kielcach
51. Politechnika Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o.
52. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”
53. AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła
54. Koalicja na Rzecz Autogazu - Związek Pracodawców
55. Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców
56. Agencja Ubezpieczeniowa „WENECJA” Ewa Gawlik
57. Centrum Techniki Okrętowej S.A.
58. TÜV Rheinland Polska Sp. z o.o.
59. Polski Związek Szkoleniowy
60. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
61. Związek Pracodawców Motoryzacji
62. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
63. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
64. Związek Dealerów Samochodów

Termin na zgłaszanie uwag wynosił odpowiednio 14/30 dni.

Wyniki konsultacji zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych i opiniowania.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2021 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	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
Wydatki	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ogółem												
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	Procedura dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji nadal wynikać będzie z rozporządzeń unijnych, natomiast, jak wskazano w Ocenie Skutków Regulacji załączonej do ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, 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 do wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w Ocenie Skutków Regulacji załączonej do ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz 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. Przedmiotowe rozporządzenie nie będzie miało wpływu na przedsiębiorców, ponieważ regulacje wchodzące w zakres rozporządzenia w tożsamej formie funkcjonują już obecnie. Rozporządzenie nie będzie także miało wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i starszych. Dodatkowo, 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 domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
Dodatkowe 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		
☐ 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 elektroniczności.		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Rozporządzenie określa sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz 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 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz 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.		