

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu 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: art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury 290.
OCENA SKUTKÓW REGULACJI	
1. Jaki problem jest rozwiązywany?	
Wydanie przedłożonego projektu rozporządzenia w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, wynika z planowanego uchylecia 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 uregulowane na podstawie delegacji zawartej w art. 70zm ust. 5 pkt 1–4 ww. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W oparciu o tę delegację wydane zostało rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 r. poz. 1813), które zostanie uchylone z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi realizację delegacji zawartej w art. 58 ust. 1 ww. ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia.	
2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt	
Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi realizację delegacji zawartej w art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projektowane rozporządzenie określa: - zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, - szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służby technicznej w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, - zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, - wzory dokumentów związanych z homologacją dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, - sposób numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, - wzór tabliczki informacyjnej umieszczanej przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i wymagania, jakie powinna spełniać ta tabliczka, oraz sposób jej umieszczania; przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska, potrzeby zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem, konieczności ujednolicenia dokumentów, znaków oraz tabliczek informacyjnych związanych z homologacją montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz potrzebę zapewnienia ich funkcjonalności, a także konieczności zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie homologacji. Projektowane rozporządzenie obejmuje rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 r. poz. 1813) oraz nową – równoległą ścieżkę uzyskania homologacji na zgodność z Regulaminem ONZ nr 115. Obecnie obowiązująca procedura homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem nakłada na instalatora (będącego w tej procedurze właścicielem świadectwa homologacji) obowiązek sprawowania nadzoru nad zakładami montującymi, działającymi w ramach posiadanego przez tego instalatora świadectwa homologacji. Uzyskanie w ramach nowej procedury świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 przenosi prawa i obowiązki wynikające z posiadania świadectwa homologacji – na sam zakład montujący, który w tym przypadku staje się instalatorem i właścicielem świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.	

Producenci instalacji będą mogli rozszerzyć oferty o instalacje zgodne z nową procedurą R115 oraz o części zamienne do eksploatowanych instalacji. Tym samym nastąpi podniesienie poziomu bezpieczeństwa oraz nadzoru nad pozostającymi w sieci zakładami montującymi/instalatorami. Wpłynie to na zmniejszenie możliwości popełnienia błędu wynikającego z montażu w eksploatowanych pojazdach skompletowanych przez instalatora instalacji zasilania gazem, a równocześnie pozostawiona została możliwość montażu instalacji gazowej w pojazdach, dla których z ekonomicznego punktu widzenia, nie będą oferowane zestawy R115.

Rozwiązania prawne proponowane w nowym rozporządzeniu są powtórzeniem dotychczas obowiązujących przepisów, dodatkowo jednak uwzględniają nową – alternatywną – możliwość uzyskania świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

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 ONZ nr 115. W innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, podobnie jak w Polsce, przy opracowywaniu przepisów krajowych wprowadza się regulacje bazujące na regulaminach ONZ, uzupełniając je krajowymi regulacjami w obszarach nieobjętych prawem międzynarodowym.

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 decyzji w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem, który posiada kwalifikacje i doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków. Dodatkowego zatrudnienia wymagać będzie procedura kontroli zgodności montażu w zakresie projektowanego rozporządzenia, co zostało wykazane w OSR do ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.
Instalatorzy	30 podmiotów	TDT	Projekt utrzymuje i optymalizuje aktualny krajowy system homologacji dotyczący obecnie funkcjonujących przepisów z zakresu sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, a jednocześnie wprowadza dla zainteresowanych podmiotów dodatkową, opcjonalną możliwość uzyskania homologacji zgodnie z regulaminem ONZ nr 115. Obie procedury będą funkcjonować równolegle, a wybór procedury należeć będzie do podmiotów chcących dokonywać montażu takich instalacji w pojazdach. Dotychczas wydane świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowają ważność po wejściu w życie projektowanej regulacji, zatem możliwy będzie dalszy montaż instalacji w oparciu o te świadectwa, a co za tym idzie - właściciele takich świadectw nie będą obciążeni nowymi kosztami związanymi z uzyskaniem nowych dokumentów. W przypadku wyboru ścieżki opcjonalnej, przewiduje się zmniejszenie obciążeń wynikających z utrzymania nadzoru sieci zakładów montujących dla większości instalatorów. Obecnie obowiązująca procedura homologacji sposobu montażu instalacji gazowej przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, nakłada 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. Nowa homologacja zgodna z regulaminem ONZ nr 115, to 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	Projekt rozporządzenia nie zmienia istoty funkcjonowania przedsiębiorców w ramach posiadanego świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz nie wpływa zasadniczo na zasady współdziałania pomiędzy podmiotami działającymi w ramach świadectwa: właściciel świadectwa – jego zakłady montujące instalację. W przypadku pozostania w dotychczasowej formule (zakład montujący wpisany do świadectwa homologacji sposobu montażu – 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. W przypadku wybrania nowej ścieżki zgodności z regulaminem ONZ nr 115 – uniezależnienie wykonywanych przez zakłady montujące zadań w stosunku do instalatorów. W przypadku realizacji zadań zgodnie z nową procedurą, zakłady te będą mogły działać jako niezależne zakłady montujące, i stać się instalatorami – właścicielami świadectwa homologacji w nowej procedurze na zgodność z regulaminem ONZ nr 115), zwiększenie przychodów z tytułu montażu instalacji gazowych..
Niezależne zakłady montujące	☞	☞	Niezależnymi zakładami montującymi (czyli instalatorami) staną się podmioty funkcjonujące na rynku (dotychczasowe zakłady montujące, lub nowe podmioty), które dysponują wyposażeniem wymaganym w projektowanej regulacji. Liczba tego rodzaju podmiotów na dzień przygotowywania projektu jest nieznana. Ewentualne dolegliwości finansowe w postaci kar pieniężnych w związku z dokonanymi naruszeniami prawa.
Producenci części homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 67	17	TDT	Oprócz zachowania możliwości funkcjonowania na zasadach dotychczasowych, projekt otwiera dla tych podmiotów krajowy rynek sprzedaży przedmiotu wyposażenia i części zgodnie z R115, co pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarki. Ewentualne dolegliwości finansowe w postaci kar pieniężnych w związku z dokonanymi naruszeniami prawa.
Producenci części	6	TDT	Oprócz zachowania możliwości funkcjonowania na zasadach

homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 110			dotychczasowych, projekt otwiera dla tych podmiotów krajowy rynek sprzedaży przedmiotu wyposażenia i części zgodnie z R115, co pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarki. Ewentualne dolegliwości finansowe w postaci kar pieniężnych w związku z dokonanymi naruszeniami prawa.
--	--	--	--

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 Kłodzko
28. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
29. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
30. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczników 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 Rzeczników 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. Zduniewicz 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 wynosił odpowiednio 14/30 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 został 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]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łączni e (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 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 w zakresie procedur dotyczących montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu polega na określeniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności. 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 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. 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 tych czynności. 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 domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	W przypadku wybrania nowej ścieżki zgodności z regulaminem ONZ nr 115 - uniezależnienie wykonywanych przez zakłady montujące zadań w stosunku do instalatorów. Otworzenie krajowego rynku dla producentów części homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 67 oraz z regulaminem ONZ nr 110 w zakresie sprzedaży przedmiotu wyposażenia i części zgodnie z R115. Instalatorami – niezależnymi zakładami montującymi staną się podmioty funkcjonujące na rynku (zakłady montujące), które dysponują odpowiednim wyposażeniem. Instalatorzy odnotują zmniejszenie obciążeń wynikających z utrzymania nadzoru sieci zakładów montujących dla większości instalatorów.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie				☐ tak				

wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ 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	
9. Wpływ na rynek pracy		
Wpływ neutralny.		
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 zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, 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 i ich wyposażenia, tj. z dniem 1 lipca 2023 r., z wyjątkiem § 9 i załącznika nr 18, które wchodzi w życie z dniem 17 maja 2024 r		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów w tym zakresie, nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

TRYB PILNY - UZASADNIENIE wniosku

Zastosowanie procedury przyśpieszonej w odniesieniu do przedłożonego aktu prawnego jest zasadne z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, słusznego interesu publicznego oraz spójności systemu krajowego, i tak:

Przedłożony projekt aktu prawnego stanowi jeden z sześciu projektów rozporządzeń zapewniających prawidłowe funkcjonowanie systemu homologacji na terytorium RP.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, stanowi realizację delegacji zawartej w art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919), tj. ustawy nowoprzyjętej w polskim prawodawstwie.

Projektowane rozporządzenie określa:

- zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- szczegółowe czynności władzy homologacyjnej i służby technicznej w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- wzory dokumentów związanych z homologacją dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- sposób numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- wzór tabliczki informacyjnej umieszczanej przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i wymagania, jakie powinna spełniać ta tabliczka, oraz sposób jej umieszczania.

Przy projektowaniu rozporządzenia, projektodawca uwzględnił: konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska; potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem; konieczność ujednolicenia dokumentów, znaków oraz tabliczek informacyjnych związanych z homologacją montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz potrzebę zapewnienia ich funkcjonalności oraz konieczność zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie homologacji.

Dzięki zastosowaniu ww. wymagań, procedur, wzorów dokumentów, możliwe będzie uzyskanie nowego świadectwa lub jego zmiana. Podmiot wnioskujący ma możliwość skorzystania z dwóch procedur:

procedura uzyskania świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Tu właścicielem świadectwa jest instalator nadzorujący zakłady montujące, działające w ramach posiadanego przez tego instalatora świadectwa homologacji, lub

procedura uzyskania świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115. Tu właścicielem świadectwa może stać się sam zakład montujący, który w tym przypadku staje się instalatorem i właścicielem świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Homologacja jest procedurą zatwierdzenia typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części, przez władzę homologacyjną. Obowiązek uzyskania świadectwa homologacji lub innego równoważnego dokumentu (np. zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji) odnosi się wyłącznie do pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, dla których określono wymagania w regulaminach ONZ oraz dyrektywach UE. W Polsce funkcję władzy homologacyjnej realizującej całokształt zadań związanych z procedurami homologacji, wypełnia Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Musi on dysponować kompletem narzędzi niezbędnych do realizacji procedur związanych z homologacją. Jest to niezbędne celem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, które stanowią słuszny interes publiczny, co w konsekwencji zapewni spójność systemu krajowego.

Nowy typ pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium RP, powinien spełniać wymagania techniczne odpowiednie dla danej kategorii pojazdu. Właściwa weryfikacja spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niewątpliwie wpływa na zapewnienie bezpieczeństwa pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.

Dodatkowo, w procedurach homologacyjnych zawartych w ustanawianych aktach prawnych, zadbano o zapewnienie ochrony środowiska poprzez odniesienie się do najnowszych norm emisji spalin. I tak priorytetem jest tu wprowadzanie bardziej rygorystycznych norm w zakresie poziomu emisji Euro 6 (dla pojazdów lekkich należących do kategorii M oraz N), Euro VI (dla pojazdów ciężkich należących do kategorii M i N), Euro 5 (dla pojazdów dwu, trzy i czterokołowych) oraz STAGE V (dla ciągników rolniczych i leśnych). Takie zastosowanie umożliwiać będzie władzy homologacyjnej wydawanie dokumentów homologacyjnych przy spełnieniu najnowszych norm zdefiniowanych w przepisach unijnych zgodnie z wymaganiami następujących aktów prawnych:

a. rozporządzenie nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów,

b. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE,

c. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/129 z dnia 16 stycznia 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do zastosowania etapu Euro 5 do homologacji typu pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców,

d. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE.

W przedmiocie emisji należy zwrócić uwagę na dwutlenki azotu. Korzystanie z nowych pojazdów spełniających najnowsze wymagania środowiskowe pozwala na sukcesywne przechodzenie na coraz bardziej ekologiczną mobilność. W dużych miastach szacuje się, że zanieczyszczenie dwutlenkiem azotu jest szczególnie wysokie. Dwutlenek azotu powstaje jako produkt niepożądanych reakcji

ubocznych podczas procesów spalania, przede wszystkim w ruchu drogowym. Problemowi temu można zaradzić przez przejście na coraz to bardziej ekologiczną mobilność. Do 2050 r. na poziomie europejskim założono redukcję emisji gazów cieplarnianych w transporcie o 90%. Polska w całej rozciągłości przychyliła się do wszelkich działań na rzecz promowania nisko i zeroemisyjnych środków transportu, jak również przechodzenia na ekologiczne technologie transportowe. W tym zakresie przedłożony projekt aktu prawnego wpisuje się w unijną politykę dotyczącą „Europejskiego zielonego ładu”. „Gazowa” eko-mobilność powinna odciążyć, pod kątem emisyjnym, ruch drogowy zwłaszcza w dużych miastach, w których zanieczyszczenie dwutlenkiem azotu jest szczególnie wysokie, i natychmiast uczynić go bardziej ekologicznym, mają także na względzie planowany, całkowity zakaz sprzedaży i rejestracji w UE pojazdów spalinowych od 2035 r.

Celem więc zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa, zarówno w ruchu drogowym, jak i dla innych użytkowników tego ruchu (pieszych), konieczne jest jak najszybsze i jak najwłaściwsze wdrożenie przepisów projektowanego aktu prawnego.

Z uwagi na wybuch w roku 2020 pandemii Covid-19 i agresję Rosji na Ukrainę od roku 2022, znacznemu przyrostowi uległa liczba podejmowanych w Polsce działań legislacyjnych, a co za tym idzie, procedowanych aktów prawnych, co uniemożliwiło oszacowanie czasookresu procedowania ustawy zawierającej delegację do wydania przedłożonego projektu rozporządzenia.

Projekt przedłożonego aktu prawnego nie ogranicza swobodnego przepływu towarów w obrębie Unii Europejskiej, jak również nie tworzy dodatkowych barier o charakterze handlowym. Przejrzystość przepisów w tym zakresie może stanowić zachętę dla podmiotów zajmujących się wprowadzaniem do obrotu handlowego pojazdów, zarówno tych obecnie prowadzących taką działalność dla jej rozszerzenia, jak i nowych podmiotów dla rozpoczęcia działalności w obszarze takich usług.

Niezależnie od powyższego uprzejmie informujemy, że w ramach notyfikacji:

- aktu prawnego odnoszącego się do elektromobilności, pod numerem 2019/084/DE Niemcy uzyskały zgodę Komisji Europejskiej na przyspieszony tryb procedury notyfikacji,
- rozporządzenia odnoszącego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod numerem 2021/536/PL Polska uzyskała zgodę Komisji Europejskiej na przyspieszony tryb procedury notyfikacji.