

| | |
|---|---|
| <p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl, tel. (022) 630 12 40</p> | <p>Data sporządzenia: 23 stycznia 2023 r.</p> <p>Źródło:</p> <ol style="list-style-type: none"> art. 55 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919); 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) <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury 297.</p> |
|---|---|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów podyktowane jest faktem, iż uchylone zostają obecnie o obowiązujące przepisy dotyczące homologacji zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), a wszelkie kwestie dotyczące homologacji zostają uregulowane w zupełnie nowym akcie prawnym – projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projekt analizowanego rozporządzenia stanowi tym samym realizację zawartego w art. 55 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia obowiązku ustawowego ciążącego na ministrze właściwym do spraw transportu polegającym na określeniu procedury homologacji typu tramwajów i trolejbusów .

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

Z uwagi na uchylanie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania homologacji typu tramwajów i trolejbusów zawartego w ww. ustawie – Prawo o ruchu drogowym i określenie przez ustawodawcę nowej podstawy prawnej w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, zostaje wydanie nowe rozporządzenie w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną (art. 55 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia). Nowe rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 maja 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. z 2015 r. poz. 38) i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego wyznaczenia.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu nie wymagają dodatkowych interwencji i mają na celu jedynie dostosowanie podstawy prawnej udzielanych wyznaczeń służb technicznych, którą są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

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 | 1 | TDT | TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się procedurami homologacji typu tramwajów i trolejbusów, który posiada doświadczenie zawodowe w |

| | | | |
|---|---------------------|-----|--|
| Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) | | | tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków. |
| Producenci pojazdów | Okolo 160 podmiotów | TDT | Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych rozwiązań proceduralnych i nie przewiduje wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż te przepisy są zbieżne z przepisami obowiązującymi. Rozporządzenie 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, projektowana procedura bowiem może mieć charakter jedynie krajowy i w takim trybie będzie realizowana na podstawie projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia oraz rozporządzenia w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów. |
| Producenci przedmiotów wyposażenia i części pojazdu | Okolo 200 podmiotów | TDT | Jw. |

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 Rzeczoznawców 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 Rzeczoznawców 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.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy 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] | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------------|
| | 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 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>W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.</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 | Rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów w sposób jednoznaczny określi warunki uzyskiwania homologacji typu, co wpłynie pozytywnie na pewność obrotu handlowego. | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Wpływ neutralny | | | | | | |
| | Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa | Pojazdy, które uzyskają homologacje typu zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem zapewnią użytkownikom transportu publicznego w tym osobom o | | | | | | |

| | | |
|--|---|--|
| | domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze | ograniczonej mobilności bezpieczeństwo oraz właściwy komfort podróżowania. |
| Niemierzalne | | |
| Dodatkowe 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 (szczególnie w odwróconej tabeli zgodności). | <input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy | |
| <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności. | <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" 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"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe | <input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie |
| Omówienie wpływu | Rozporządzenie określa zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu tramwajów i trolejbusów, mając na względzie zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz środowiska. | |
| 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego | | |
| Planuje się, że przepisy wejdą w życie z dniem 1 lipca 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. | | |

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 typu tramwajów i trolejbusów stanowi realizację delegacji zawartej w art. 55 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:

1. zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu;
2. szczegółowe czynności władzy homologacyjnej i służby technicznej w procedurze homologacji typu;
3. zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych typu;
4. wzory dokumentów związanych z homologacją typu;
5. warunki i sposób wyboru tramwaju lub trolejbusu do badań homologacyjnych;
6. wzór oznaczenia homologacyjnego i sposób numeracji świadectw krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu.

Dzięki zastosowaniu ww. wymagań, procedur, wzorów dokumentów, możliwe będzie uzyskanie nowego świadectwa lub jego zmiana.

Przy projektowaniu rozporządzenia projektodawca uwzględnił: konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska, potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem, potrzebę zapewnienia ich funkcjonalności oraz konieczność zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie homologacji.

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, należy zauważyć, że pojazdy, które uzyskają homologacje typu na podstawie tego projektu rozporządzenia tj. tramwaje i trolejbusy są pojazdami bezemisyjnymi napędzanymi energią elektryczną.

W tym zakresie przedłożony projekt aktu prawnego wpisuje się w unijną politykę dotyczącą „Europejskiego zielonego ładu”.

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.

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.