

Projekt z dnia 20 października 2015 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

w sprawie podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym gromadzenie danych w katalogu oraz ich weryfikację

Na podstawie art. 80bh ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾) zarządza się co następuje:

§ 1. Podmiotem odpowiedzialnym za prowadzenie katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym gromadzenie danych w katalogu oraz ich weryfikację, jest Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 4 stycznia 2016 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

I ROZWOJU

Za zgodność pod
względem prawnym, SEKRETARZ STANU
funkcyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego Paweł Olszewski
Anna Kubiak

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038 1045, 1273, 1326, 1335 i 1359.

UZASADNIENIE

W dniu 31 sierpnia 2015 r. ogłoszona została ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273), która wejdzie w życie z dniem 4 stycznia 2016 r.

Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. wprowadza elektroniczny *katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*, który ma być katalogiem referencyjnym służącym do wprowadzenia danych pojazdów do prowadzonej przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych centralnej ewidencji pojazdów na podstawie danych określonych w dokumentach przedstawionych do rejestracji. Zasady funkcjonowania katalogu określa art. 80bh, który został dodany do ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie ustawa wprowadza delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, w tym gromadzenie danych w katalogu i ich weryfikację (art. 80bh ust. 8), mając na względzie:

1. konieczność zapewnienia:
 - przejrzystego, obiektywnego i konkurencyjnego sposobu wyboru podmiotu,
 - prawidłowego i sprawnego funkcjonowania procesu gromadzenia i weryfikacji danych w katalogu,
2. jednolity system przekazywania i udostępniania danych z katalogu,
3. możliwości techniczne realizacji procesu gromadzenia i weryfikacji danych w katalogu oraz ich przekazywania i udostępniania.

W celu zapewnienia przejrzystego, obiektywnego i konkurencyjnego sposobu wyboru podmiotu prowadzącego katalog, rozpoczęcie prac legislacyjnych związanych z określeniem ww. podmiotu, było poprzedzone skierowaniem wystąpień do podmiotów działających w obszarze rynku motoryzacyjnego w Polsce, w tym dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, jak również zajmujących się problematyką identyfikacji pojazdów oraz określania ich cech technicznych oraz wyposażenia, tj.:

1. Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR,
2. Instytutu Transportu Samochodowego,
3. Krajowego Porozumienia Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,

4. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji,
5. Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych,
6. Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
7. Polskiego Związku Motorowego Holding Sp. z o.o,
8. Transportowego Dozoru Technicznego,
9. Związku Powiatów Polskich,
10. Stowarzyszenia Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego,

celem zajęcia stanowiska pod kątem wyrażenia stanowiska w przedmiocie wyznaczenia podmiotu do prowadzenia katalogu, przy uwzględnieniu przesłanek zawartych w delegacji. Wyniki powyższych konsultacji przedstawiają się następująco:

Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR zwrócił uwagę, iż wymagania w stosunku do podmiotu prowadzącego katalog, powinny uwzględniać przede wszystkim posiadanie dobrej znajomości bazy CEPIK oraz doświadczenia w pracy z danymi zawartymi w tej bazie, w tym ewentualną korektą tych danych na potrzeby rynku, posiadanie własnej bazy marek i modeli oferowanych w Polsce oraz dobrego kontaktu z producentami celem pozyskania informacji na temat modeli pojazdów, które zamierzają wprowadzić do obrotu w kraju. Jednocześnie podmiot ten wskazał, iż w 1998 r. stworzył i nadal prowadzi oraz aktualizuje katalog wszystkich samochodów osobowych oraz dostawczych oferowanych w Polsce, do którego dostęp mają za darmo wszystkie zainteresowane podmioty i konsumenci.

Instytut Transportu Samochodowego zgłosił gotowość do prowadzenia katalogu, mając na względzie posiadane długoletnie doświadczenie w zakresie rozwoju transportu drogowego, w tym związane z prowadzeniem katalogu i współpracą w tym zakresie ze starostwami, przygotowanie organizacyjne oraz wykwalifikowaną kadrę w tym obszarze.

Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych rekomendowało wybór podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie elektronicznego katalogu spośród dostawców w Polsce, którzy posiadają wieloletnie doświadczenie w tworzeniu i przetwarzaniu baz danych niezbędnych w procesie rejestracji, homologacji, ubezpieczenia pojazdów.

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji – brak odpowiedzi.

Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych wskazała Centralny Ośrodek Informatyki Ministerstwa Spraw Wewnętrznych jako właściwy do prowadzenia katalogu.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego podkreślił, iż dla zapewnienia stabilnego funkcjonowania katalogu, podmiot prowadzący katalog powinien podlegać nadzorowi właściwego ministra.

Polski Związek Motorowy Holding Sp. z o.o wskazał, iż podmiot prowadzący katalog powinien posiadać, zarówno możliwości organizacyjne i techniczne do prowadzenia katalogu, jak również zaplecze kadrowe. Zwrócił uwagę, iż kryteria takie mogą spełniać instytuty naukowe zajmujące się pojazdami oraz homologacją. Wskazał także zainteresowanie związane z prowadzeniem katalogu przez PZM Autotour Sp. z o.o., który zbudował i eksploatuje bazy danych dotyczących pojazdów na potrzeby działalności towarzystw ubezpieczeniowych.

Transportowy Dozór Techniczny zauważył, iż prowadzony przez Instytut Transportu Samochodowego katalog typów i marek stanowił odpowiednik katalogu referencyjnego służącego do wprowadzania danych pojazdów do ewidencji, o którym mowa w art. 80bh ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Związek Powiatów Polskich uznał, iż mając na względzie delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, nie jest właściwy do wskazania konkretnego podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu.

Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego wskazało, iż najlepiej przygotowanymi podmiotami do prowadzenia katalogu, przy uwzględnieniu przesłanek zawartych w delegacji, jest: Instytut Transportu Samochodowego oraz Info-Expert Sp. z o.o., który od kilku lat dostarcza elektroniczne słowniki podstawowych danych technicznych pojazdów oraz danych o cenach pojazdów, wykorzystywanych przede wszystkim przez podmioty ubezpieczeniowe.

Podsumowując wyniki powyższych uzgodnień należy zauważyć, iż kluczowym dla rzetelnego i merytorycznego prowadzenia katalogu danych dotyczących typów pojazdów jest posiadanie wiedzy i doświadczenia w tym zakresie, jak również zaplecza organizacyjnego oraz kadrowego zapewniającego sprawny i właściwy proces gromadzenia danych i ich weryfikacji na potrzeby centralnej ewidencji pojazdów.

Niezwykle istotnym elementem w tej sprawie jest również zapewnienie możliwości nadzoru ministra właściwego do spraw transportu, który odpowiada za wyznaczenie

podmiotu prowadzącego katalog, celem zagwarantowania prawidłowej, stabilnej oraz trwałej realizacji tego ustawowego zadania.

Projekt rozporządzenia wskazuje Instytut Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie jako podmiot odpowiedzialny za prowadzenie katalogu, w tym gromadzenie danych w katalogu i ich weryfikację. Podmiot ten zgłosił gotowość do prowadzenia katalogu, jego wiedza i doświadczenie w tym zakresie zostało również wskazane przez środowisko rzeczoznawców, jak również Transportowy Dozór Techniczny.

Za wskazaniem Instytutu Transportu Samochodowego jako podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, o którym mowa w art. 80bh ust. 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przemawiają następujące względy merytoryczne:

Instytut Transportu Samochodowego powstał w 1952 r. i działa w zakresie rozwoju transportu drogowego, prowadząc liczne badania naukowe oraz prace rozwojowe w dziedzinach bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska, wspierając przy tym działania Rady Ministrów w tym obszarze jako instytut resortowy.

Instytut posiada merytoryczne zaplecze kadrowe zajmujące się tematyką homologacji, warunków oraz badań technicznych pojazdów. W ITS od 1958 r. działa Pracownia Diagnostyki Samochodowej, która prowadzi sprawy związane z tematyką stanu technicznego pojazdów oraz referencyjnymi danymi technicznymi.

Eksperti ITS, posiadając wiedzę z zakresu techniki samochodowej oraz diagnostyki pojazdów, od wielu lat aktywnie uczestniczą, zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym, w pracach grup roboczych, seminariach, czy też komisjach wypracowujących nowe rozwiązania techniczne na rynku motoryzacyjnym, w tym związane z procesem homologacji oraz weryfikacją danych technicznych. ITS uczestniczy również w pracach EREG (Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities) zajmującego się harmonizacją systemów rejestracji pojazdów na terenie Unii Europejskiej, jest także członkiem stowarzyszenia CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee) zajmującego się standaryzacją badań technicznych pojazdów.

Podmiot ten jest jednostką uprawnioną do przeprowadzania badań homologacyjnych, zarówno typu pojazdu w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów, jak również typu przedmiotów wyposażenia lub części, prowadzi badania na potrzeby dopuszczeń jednostkowych pojazdów, przeprowadza kontrole zgodności produkcji u producentów

pojazdów oraz części motoryzacyjnych. W ramach działalności homologacyjnej ITS posiada bieżący kontakt z władzą homologacyjną, tj. Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego, jak również z producentami oraz importerami pojazdów.

Odnosząc się szczegółowo do kwestii wyznaczenia ITS jako podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu podkreślenia wymaga, iż przedmiotowe rozporządzenie potwierdza istniejący stan związany z prowadzeniem tego rodzaju katalogu przez Instytut Transportu Samochodowego.

Pod koniec 1989 r. ówczesne Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności zleciło ITS opracowanie *katalogu marek i typów pojazdów eksploatowanych na terytorium PRL* oraz jego wydawanie w wersji książkowej, jak i elektronicznie, oraz rozsyłanie do wydziałów komunikacji na potrzeby jednolitego procesu rejestracji i ewidencji pojazdów. Katalog zaczęto wydawać od 1990 r.

Powierzenie ITS tej funkcji na gruncie przepisów powszechnie obowiązujących nastąpiło w 2001 r., kiedy ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 grudnia 2000 r. w *sprawie szczegółowych czynności organów związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach* (Dz. U. z 2001 r. Nr 4, poz. 37), w którym w § 8 powierzono ITS opracowywanie i aktualizowanie katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie danych pochodzących ze świadectw homologacji pojazdów oraz z uwierzytelnionych kopii dokumentów identyfikacyjnych pojazdów przesyłanych przez organy rejestrujące.

Kolejne rozporządzenie w tym zakresie ogłoszono w listopadzie 2003 r. – jest to obowiązujące do dnia dzisiejszego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2003 r. w *sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach* (Dz. U. Nr 192, poz. 1878, tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 1727, z późn. zm.), które wyznacza ITS do prowadzenia katalogu celem wsparcia organów rejestrujących w zakresie danych pojazdów o charakterze technicznym w toku ich rejestracji.

Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. przeniosła katalog z poziomu aktu wykonawczego na grunt regulacji ustawowej, wskazując delegację jedynie do określenia w drodze rozporządzenia podmiotu odpowiedzialnego za jego prowadzenie.

W celu wprowadzenia jednolitych zasad rejestracji pojazdów w Polsce, od października 2004 r. w urzędach rejestrujących w całej Polsce funkcjonują teleinformatyczne systemy „Pojazd” i „Kierowca”, które wspomagają obsługę administracyjnego procesu rejestracji pojazdów i zamawiania personalizowanych dowodów rejestracyjnych, kart pojazdów oraz nalepek kontrolnych. Katalog ITS został włączony w 2004 r., jako komponent systemowy, do procedur stosowanych podczas rejestracji pojazdów w elektronicznym systemie „Pojazd”. Klasyfikacja wszystkich pojazdów w Polsce została oparta na tzw. identyfikatorze katalogowym ITS oraz słownikach klasyfikacji pojazdów i referencyjnych danych technicznych pojazdów opracowywanych przez ITS. Identyfikator katalogowy ITS jest drukowany i kodowany w dowodach rejestracyjnych jako stały element ułatwiający identyfikację i obieg dokumentów.

W związku z prowadzeniem przez ITS katalogu od ponad 20 lat oraz mając na względzie wykonywanie badań homologacyjnych, podmiot ten posiada kadre o ogromnej wiedzy i doświadczeniu w zakresie gromadzenia danych w katalogu, weryfikacji parametrów technicznych na podstawie dokumentacji homologacyjnej oraz współpracy ze starostwami na potrzeby prawidłowego, jednolitego i rzetelnego ustalania parametrów technicznych pojazdów w procesie ich dopuszczania do ruchu drogowego w Polsce.

W ramach prowadzenia przez ITS katalogu w okresie 2004–2015 opracowano około 1 800 000 szczegółowych pozycji katalogowych na podstawie całopojazdowych świadectw homologacji typu, zawierających urzędowe dane techniczne pojazdów niezbędne do prawidłowej klasyfikacji i rejestracji pojazdów podczas procedury ich dopuszczania do ruchu. Pozycje katalogowe zostały opracowane na podstawie 40 500 świadectw homologacji. Ponadto pracownicy ITS zatrudnieni przy prowadzeniu katalogu udzielili około 420 000 indywidualnych odpowiedzi na zapytania z wydziałów komunikacji w sprawie wskazania prawidłowej klasyfikacji rejestrowanych pojazdów.

Celem bieżącego zasilania krajowego systemu rejestracji pojazdów, ITS w ramach działalności homologacyjnej współpracuje z producentami i importerami pojazdów w zakresie przekazywania danych i informacji o konkretnych pojazdach objętych homologacją (w ramach typu, wariantu, wersji), które zamierzają wprowadzić do obrotu w kraju. Na potrzeby opracowywania katalogu na podstawie dokumentacji homologacyjnej, ITS podpisał porozumienie z władzą homologacyjną – Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego, na podstawie którego pozyskuje dane niezbędne do katalogu z europejskiego systemu ETAES, w którym gromadzone są wszystkie

świadczenia homologacji typu WE pojazdu wydawane przez władze homologacyjne poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Ze względu na dotychczasowe prowadzenie katalogu i współpracę ze starostwami, Instytut posiada możliwości techniczne realizacji procesu gromadzenia i weryfikacji danych w katalogu oraz ich przekazywania i udostępniania.

ITS dysponuje odpowiednim zapleczem administracyjno–biurowym oraz infrastrukturą organizacyjno–sprzętową niezbędną przy prowadzeniu katalogu, w tym właściwym oprogramowaniem do obsługi i rozbudowy aplikacji sieciowych, infrastrukturą sieciową zapewniającą bezpieczną łączność, jak również możliwością przekazywania danych katalogowych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wydziałów komunikacyjnych.

Nie bez znaczenia dla sprawnego wykonywania zadań przez Instytut pozostaje również wdrożony w ITS system jakości zgodny z normą ISO 9001 zapewniający sprawne zarządzanie sprawami realizowanymi w Instytucie. Instytut jest również jednostką podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, co pozwala na ocenę działalności, organizacji i jakości pracy tego podmiotu, połączone z możliwością wpływu i wprowadzenia zmian w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wykonywaniu zadań.

Wyznaczenie w rozporządzeniu Instytutu Transportu Samochodowego jako podmiotu odpowiedzialnego do prowadzenia katalogu wskazanego w art. 80bh ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, biorąc w szczególności pod uwagę, iż podmiot ten prowadził tego rodzaju katalog od lat 90 ubiegłego stulecia i nadal go prowadzi, w tym na bieżąco współpracuje z wydziałami komunikacji na potrzeby prawidłowej identyfikacji technicznej rejestrowanych pojazdów, zapewni prawidłowy i sprawny sposób funkcjonowania procesu gromadzenia i weryfikacji danych w katalogu na potrzeby zasilania tymi danymi centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która wprowadziła delegację do wydania ww. rozporządzenia, wchodzi w życie z dniem 4 stycznia 2016 r. – oznacza to, iż w tym terminie powinno wejść w życie przedmiotowe rozporządzenie.

Mając na względzie zapewnienie sprawnego procesu modernizacji centralnej ewidencji pojazdów w zakresie przewidzianym w tej ustawie, w tym jednolitego systemu

przekazywania i udostępniania danych z katalogu, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (MSW) wskazało, iż na potrzeby zasilenia ewidencji danymi z katalogu, konieczne jest odpowiednio wcześniejsze wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za jego prowadzenie.

W związku z tym zachodzi potrzeba, aby przedmiotowe rozporządzenie zostało jak najszybciej podpisane i ogłoszone, a tym samym umożliwiło MSW zawarcie stosownego porozumienia z konkretnym podmiotem wyznaczonym w tym rozporządzeniu do prowadzenia katalogu na potrzeby ewidencji i rejestracji pojazdów w ramach znowelizowanych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a tym samym rozpoczęcie współpracy pomiędzy Centralnym Ośrodkiem Informatyki w ramach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych a Instytutem.

Należy zauważyć, iż ze względu na dotychczasowy fakt prowadzenia katalogu, ITS jest gotowy pod względem kadrowym i organizacyjnym do prowadzenia katalogu wprowadzonego do regulacji Prawa o ruchu drogowym na gruncie ww. ustawy z dnia 24 lipca 2015 r., gdyż będzie to stanowiło kontynuację dotychczas wykonywanych przez ten podmiot zadań w tym obszarze.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Mając na uwadze § 52 w związku z § 170 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym gromadzenie danych w katalogu i ich weryfikację.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Olszewski, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Aleksandra Kurzempa aleksandra.kurzempa@mir.gov.pl Telefon 22-630-16-47</p>	<p>Data sporządzenia 20.10.2015r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju 602</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 31 sierpnia 2015 r. ogłoszona została ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która wejdzie w życie z dniem 4 stycznia 2016 r. (Dz. U. 2015 r. poz. 1273). Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. wprowadza elektroniczny katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który ma być katalogiem referencyjnym służącym do wprowadzenia danych pojazdów do prowadzonej przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych centralnej ewidencji pojazdów na podstawie danych określonych w dokumentach przedstawionych do rejestracji. Jednocześnie ustawa wprowadza delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, w tym gromadzenie danych w katalogu i ich weryfikację.

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

Projekt rozporządzenia wskazuje Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie jako podmiot odpowiedzialny za prowadzenie katalogu, w tym gromadzenie danych w katalogu i ich weryfikację. Taki wybór potwierdza istniejący stan związany z prowadzeniem od wielu lat przez Instytut Transportu Samochodowego tego rodzaju katalogu na potrzeby merytorycznego wsparcia wydziałów komunikacji w procesie rejestracji pojazdów i ustalania ich parametrów technicznych – prowadzenie katalogu zostało powierzone Instytutowi w drodze przepisów prawnych w 2001 r. i katalog ten funkcjonuje w tych przepisach do dnia dzisiejszego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zgodnie z art. 44 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. nr 2007/46/WE ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, systemy rejestracji i ewidencji pojazdów nie są zharmonizowane w ramach Unii Europejskiej pod względem standardów klasyfikacji pojazdów na potrzeby rejestracji i podatków. Podobna sytuacja występuje w zakresie dopuszczalnych mas i nacisków – zgodnie z art. 5 rozporządzenia Komisji z dnia 12 grudnia 2012 r. nr 1230/2012 w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, nie ma ujednoliconych zasad ustalania tych wartości w krajach członkowskich. Taki stan rzeczy wymaga referencyjnych słowników i katalogów danych technicznych o pojazdach dostosowanych do potrzeb krajowych przepisów państw członkowskich.

Tworzenie i utrzymywanie bazy danych o homologacji typu i referencyjnych klasyfikacjach danych technicznych jest dużym obciążeniem, dlatego kilka krajów posiada wspólny katalog referencyjnych danych o pojazdach. Islandia, Finlandia, Norwegia i Szwecja stworzyły wspólny system informatyczny o nazwie NorType dla wszystkich informacji dotyczących homologacji typu w Europie i referencyjnych danych technicznych. Rejestracja w tych krajach oparta jest na katalogu prowadzonym w Islandii. Niezbędne informacje mogą pobierać władze rejestracyjne wymienionych krajów dla własnych działań homologacji typu i rejestracji, bez konieczności przeprowadzania dalszych procesów konwersji dostosowujących do krajowych przepisów.

W Holandii istnieje referencyjna baza danych o typach i danych technicznych pojazdów prowadzona przez RDW. Od 1993 r. RDW w Holandii rejestruje wszystkie typy, warianty i wersje, które są dopuszczone w Europie w oparciu o przedmiotową bazę danych. Holenderska baza danych zawiera obecnie (dane z 2011 r.) np. ponad 1.000.000 wersji, 180.000 wariantów i 23.000 typów dla pojazdów kategorii homologacyjnej M₁. Ponadto, wszystkie numery homologacji rejestrowane są od 2000 r. a Holandia wdrożyła katalog informatyczny, aby zapewnić dostęp do informacji dotyczących wszystkich europejskich homologacji typu. Podobnie jak w krajach skandynawskich, niezbędne informacje można pobrać dla własnych działań homologacji typu i rejestracji.

Liderem w Europie w zakresie gromadzenia i udostępniania referencyjnych danych o pojazdach niewątpliwie jest niemiecki system rejestracji z zastosowaniem elektronicznego referencyjnego katalogu KBA i systemu

identyfikatora klasyfikującego pojazdy tzw. KBA Schlüssel-Nr. Już od lat 80-tych ubiegłego wieku niemiecki system rejestracji oparty jest o tzw. katalog KBA, który zapewnia spójność i jednolitość danych technicznych o pojazdach dla potrzeb niemieckiej centralnej ewidencji pojazdów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Instytut Transportu Samochodowego	–	Informacja ogólnodostępna	Bezpośrednie – prowadzenie katalogu na potrzeby centralnej ewidencji pojazdów i udostępnianie danych z katalogu podmiotom wskazanym w art. 80bh ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym
Transportowy Dozór Techniczny	–	Informacja ogólnodostępna	Bezpośrednie – współpraca z Instytutem Transportu Samochodowego w zakresie przekazywania danych, zgodnie z art. 80bh ust. 4 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz udostępniania danych z katalogu w ramach ust. 6 pkt 1 tej ustawy
Organy właściwe w sprawach rejestracji (starostwa)	380	Dane z Głównego Urzędu Statystycznego	Bezpośrednie – współpraca z Instytutem Transportu Samochodowego w zakresie przekazywania przez te organy danych, o którym mowa w art. 80bh ust. 4 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto Instytut będzie udostępniał organom rejestrującym dane gromadzone w katalogu na podstawie art. 80bh ust. 6 pkt 2 tej ustawy
Administrator centralnej ewidencji pojazdów	–	Informacja ogólnodostępna	Bezpośrednie – współpraca w ramach katalogu, w tym w zakresie przekazywania danych z katalogu do centralnej ewidencji pojazdów

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegać konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Centralny Ośrodek Informatyki,
2. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL,
3. Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR,
4. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Laboratorium Badawcze w Kludzienku,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych,
7. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
8. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji
10. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
12. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
13. Konfederacja Lewiatan,
14. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.,
15. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
16. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
17. Polski Związek Motorowy Holding Sp. z o.o.,
18. Pracodawcy Transportu Publicznego,
19. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych,
20. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
21. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych,
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich SIMP,
23. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP SITK,
24. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
25. Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT,

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-							
Niemierzalne									
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu									
X nie dotyczy									
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					<input type="checkbox"/> tak <input 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 elektronizacji.					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz: –									
9. Wpływ na rynek pracy									
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.									
10. Wpływ na pozostałe obszary									
<input 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 type="checkbox"/> zdrowie			
Omówienie wpływu		Brak wpływu							
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego									
<p>Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2015 r. poz. 1273), która wprowadziła delegację do wydania ww. rozporządzenia, wchodzi w życie z dniem 4 stycznia 2016 r. – oznacza to, iż w tym terminie powinno wejść w życie przedmiotowe rozporządzenie.</p> <p>Mając na względzie zapewnienie sprawnego procesu modernizacji centralnej ewidencji pojazdów w zakresie przewidzianym w tej ustawie, w tym jednolitego systemu przekazywania i udostępniania danych z katalogu, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (MSW) wskazało, iż na potrzeby zasilenia ewidencji danymi z katalogu, konieczne jest odpowiednio wcześniejsze wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za jego prowadzenie, tj. najlepiej w terminie do dnia 30 września br. W związku z tym zachodzi potrzeba, aby przedmiotowe rozporządzenie zostało jak najszybciej podpisane i ogłoszone, a tym samym umożliwiło MSW zawarcie stosownego porozumienia z konkretnym podmiotem wyznaczonym w tym rozporządzeniu do prowadzenia katalogu na potrzeby ewidencji i rejestracji pojazdów w ramach znowelizowanych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a tym samym rozpoczęcie współpracy pomiędzy Centralnym Ośrodkiem Informatyki w ramach MSW a Instytutem Transportu Samochodowego.</p>									
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?									
Nie dotyczy									
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)									
Brak									