

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia..... 2018 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 80bh ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 7 kwietnia 2016 r. w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 483 i 2211 oraz z 2017 r. poz.2087) wprowadza się następujące zmiany w § 3:

1) pkt 30 otrzymuje brzmienie:

„30) zużycie paliwa dla każdego wymienionego w pkt 21-23 rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy;”;

2) pkt 35 otrzymuje brzmienie:

„35) redukcję emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych dla każdego wymienionego w pkt 21-23 rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy;”;

3) w pkt 56 kropkę zastępuje się średnikiem dodaje się pkt 57–61 w brzmieniu:

„57) masę pojazdu podstawowego gotowego do jazdy, jeżeli dotyczy;

58) masę próbną, jeżeli dotyczy;

59) współczynnik odchylenia, jeżeli dotyczy;

60) współczynnik korelacji, jeżeli dotyczy;

61) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów, jeżeli dotyczy.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady ministrów z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 761).

MINISTER CYFRYZACJI

w porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM PRAWNYM,
REDAKCYJNYM I LEGISLACYJNYM

Sylwester Szczepaniak

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Cyfryzacji

/- podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Projektowana zmiana rozporządzenia wynika z wprowadzenia do prawodawstwa unijnego nowej regulacyjnej procedury badań na potrzeby pomiarów emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych oraz ich zużycia paliwa - światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) - określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 uzupełniającym rozporządzenie (WE) 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, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008, zwanym dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151” z dnia 1 czerwca 2017 r. (Dz. Urz. UE.L Nr 175, str. 1). Przedmiotowa procedura zastąpiła stosowany dotychczas nowy europejski cykl jezdny. Celem tej zmiany jest dostarczanie bardziej realistycznych danych dotyczących zużycia paliwa i emisji konsumentom.

Konsekwencją wdrożenia nowej procedury jest konieczność rozszerzenia zakresu danych opracowywanych przez podmiot prowadzący katalog marek i typów pojazdów homologowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykorzystywany w procesach rejestracji pojazdów.

Rozszerzenie obejmuje następujące dane:

- 1) masę pojazdu podstawowego gotowego do jazdy;
- 2) masę próbną;
- 3) współczynnik odchylenia;
- 4) współczynnik korelacji;
- 5) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów.

Dodatkowo doprecyzowania wymagają określone w rozporządzeniu dane techniczne dotyczące:

- 1) średniego zużycia paliwa;
- 2) redukcji emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych.

Powyższe dane odnoszą się do każdego rodzaju paliwa, jeżeli takie dane są dostępne.

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Termin wejścia w życie związany jest z koniecznością zapewnienia terminowego wywiązania się z obowiązku wykonania i dostarczenia Komisji Europejskiej raportów dotyczących emisji CO₂ wynikającego z Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 510/2011 oraz 443/2009, z uwzględnieniem rozszerzonego zakresu danych w związku z procedurą WLTP. Termin wykonania raportów to koniec lutego każdego roku, za rok poprzedzający. Czas realizacji raportu to około 2 miesiące.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Przedmiot projektu rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 362).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt został udostępniony na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Cyfryzacji, 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).

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Karol Okoński, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Cyfryzacji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Ewa Mierzwińska – Departament Systemów Państwowych MC, tel. 22 245 54 12, ewa.mierzwinska@mc.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 30 listopada 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe – art. 80bh ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Cyfryzacji 122</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność dostosowania przepisów rozporządzenia w zakresie danych opracowywanych przez podmiot prowadzący katalog marek i typów pojazdów homologowanych na terytorium RP do wprowadzonej do prawodawstwa unijnego nowej regulacyjnej procedury badań na potrzeby pomiarów emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych oraz ich zużycia paliwa - światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) na podstawie Rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151.

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

Zmiana wydanego rozporządzenia w celu zapewnienia wsparcia procesu rejestracji pojazdów realizowanego przez organy rejestrujące za pomocą referencyjnych danych z katalogu marek i typów pojazdów a w konsekwencji zapewnienia gromadzenie poprawnych danych w zakresie emisji CO₂ w centralnej ewidencji pojazdów i możliwości raportowania przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów do Komisji Europejskiej danych nowo rejestrowanych pojazdów w zakresie ich wpływu na środowisko – emisji CO₂.

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

Państwa Członkowskie Unii Europejskiej zapewniają raportowanie danych w zakresie emisji CO₂ do Komisji Europejskiej na podstawie Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 510/2011 i 443/2009, z uwzględnieniem danych wynikających z nowej procedury WLTP na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1151.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Cyfryzacji	1	Informacja Ogólnodostępna	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów, zobowiązanym do raportowania do Komisji Europejskiej informacji o danych nowo rejestrowanych pojazdów w zakresie ich wpływu na środowisko – emisji CO ₂
Podmiot prowadzący katalog – Instytut Transportu Samochodowego	1	Informacja Ogólnodostępna	Prowadzenie katalogu, udostępnianie katalogu za pomocą systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów i kierowców podmiotom uprawnionym

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji												
Projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Cyfryzacji.												
6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
	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
pozostałe jednostki (oddzielnie)	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
Fundusz Celowy CEPiK	0,55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,55
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	-0,55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0,55
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
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Fundusz Celowy - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Zmiana po stronie centralnej Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w zakresie rozszerzenia katalogu danych, zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Całkowity koszt dostosowania systemu CEPiK 2.0 związany z wprowadzeniem procedury WLTP szacowany jest na poziomie 550 tys. zł i obejmuje łącznie skutki zmian ujęte w niniejszym projekcie oraz w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów polegających na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozszerzeniu zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów oraz • dostosowaniu CEPiK2.0 do rozszerzonego zakresu danych gromadzonych w katalogu marek i typów pojazdów homologowanych na terytorium RP oraz udostępnianych z tego katalogu podmiotom uprawnionym m.in. na potrzeby realizacji procesu rejestracji pojazdów. <p>Wydatkowanie z tytułu powyższej zmiany planowane jest na 2019 r. Przedmiotowy projekt nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generował skutków finansowych dla budżetu państwa</p>											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców												

oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł.)	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, a także na obywateli i gospodarstwa domowe.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" 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			
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu 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	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Nie dotyczy.	