Projekt z dnia 5 grudnia 2019 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA CYFRYZACJI[[1]](#footnote-1))

z dnia…… 2019 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[[2]](#footnote-2))) 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, z 2017 r. poz.2087 oraz z 2019 poz. 410) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 w pkt 61 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 62 i 63 w brzmieniu:

„62) kod nadwozia, w tym w stosownych przypadkach cyfry uzupełniające, jeżeli dotyczy;

63) maksymalną prędkość w km/h, jeżeli dotyczy.”;

2) w § 4 w ust. 2 pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) odstępstwo od homologacji;”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

MINISTER CYFRYZACJI

w porozumieniu:

minister infrastruktury

UZASADNIENIE

Projektowana zmiana rozporządzenia wynika z konieczności dostosowania prawa krajowego do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO 2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy oraz Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/888 z dnia 13 marca 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 w odniesieniu do danych dotyczących nowych pojazdów ciężkich, które mają być monitorowane i zgłaszane przez państwa członkowskie i producentów, na podstawie których należy rozszerzyć zakres danych gromadzonych katalogu marek i typów pojazdów homologowanych i dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej o:

* kod nadwozia określony w pozycji 38 świadectwa zgodności, w tym, w stosownych przypadkach, cyfry uzupełniające, o których mowa w dodatku 2 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;
* maksymalną prędkość pojazdu określoną w pozycji 29 świadectwa zgodności.

Dane te są niezbędne do wykonywania corocznych raportów dotyczących emisji CO2, do których przekazywania do Komisji Europejskiej, jest obowiązany administrator danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Dodatkowe dane jednocześnie będą stanowić dane wzorcowe, wykorzystywane przez organy rejestrujące w procesie rejestracji pojazdów.

Powyższe wymogi będą wprowadzone poprzez zmianę rozporządzenia 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.

Brzmienie dodawanych w § 3 pkt 62 i 63 jest spójne konstrukcyjnie z treścią pozostałych przepisów w § 3 i nie wskazuje na dokument źródłowy pochodzenia wymienionych w tej jednostce redakcyjnej danych. Nie jest również konieczne wprowadzanie w zakresie dodawanych kategorii danych przepisów przejściowych dotyczących opracowywania przez podmiot prowadzący katalog w zależności od daty rejestracji pojazdu, bowiem od dnia 1 stycznia 2020 r. opracowanie pozycji katalogowej zawierającej dodatkowe dane będzie obowiązkowe dla pojazdów określonej kategorii (wymienionych poniżej) i będzie dotyczyło wyłącznie pojazdów nowych rejestrowanych po raz pierwszy.

Dodatkowy zakres danych dotyczy pojazdów ciężkich kategorii M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3 i O4 i dla tych kategorii dane te będą gromadzone i udostępniane w ramach katalogu.

Jednocześnie wprowadzono poprawkę redakcyjną w brzmieniu w § 4 ust. 2 pkt 14 polegającą na zmianie liczby mnogiej na pojedynczą i tym samym uspójnieniu z brzmieniem w § 3 pkt 15.

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. Termin wejścia w życie związany jest z koniecznością zapewnienia terminowego wywiązania się z obowiązku wykonania i dostarczenia Komisji Europejskiej raportów dotyczących emisji CO2, z uwzględnieniem rozszerzonego zakresu danych w 2021 r. za rok 2020.

Wyjaśnienia wymaga, że zgodnie z art. 4 Rozporządzenia 2018/956 państwa członkowskie monitorują dane określone w załączniku I część A dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii. Zgodnie ze specyfikacją dotyczącą generowania raportów dotyczących CO2 od dnia 1 stycznia 2020 r. gromadzenie i uwzględnienie w raporcie nowych danych jest obligatoryjne w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych regulacją. Dla pojazdów zarejestrowanych do dnia 31 grudnia 2019 r. wskazane dane gromadzi się, jeśli są dostępne. Wobec obowiązujących przepisów i funkcjonujących rozwiązań teleinformatycznych w chwili obecnej danych tych nie gromadzi się w centralnej ewidencji pojazdów. Niemniej jednak dla pojazdów zarejestrowanych od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia 31 grudnia 2019 r. podmiot prowadzący katalog w ramach technicznego rozwiązania uzupełnia wskazane dane, w oparciu o posiadane dokumenty homologacyjne – na potrzeby zapewnienia kompletności danych zawartych w raporcie, jeżeli takie dane są dostępne, co zapewnia spełnienie obowiązku monitorowania danych.

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.

Przedmiotowy projekt nie będzie miał wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Cyfryzacji  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Karol Okoński, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Cyfryzacji  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Ewa Mierzwińska – Departament Systemów Państwowych MC,  tel. 22  556 84 18, ewa.mierzwinska@mc.gov.pl | | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia**  5 grudnia 2019 r.  **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, z późn.zm.)  **Nr w wykazie prac MC:** 144 | | | | | | | | | | | |
| **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 rozszerzonego zakresu danych podlegających monitorowaniu i raportowaniu na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO 2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy oraz Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/888 z dnia 13 marca 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 ciężkich kategorii M1, M2, M3, N1, N2, N3, O3 i O4 w zakresie ich wpływu na środowisko – emisji CO2. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO 2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy oraz Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/888 z dnia 13 marca 2019 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/95. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 ciężkich w zakresie ich wpływu na środowisko – emisji CO2 | | | | | |
| Podmiot prowadzący katalog – Instytut Transportu Samochodowego | | | | 1 | | | | | | | | Informacja Ogólnodostępna | | | | | | | | | | | | Prowadzenie katalogu, udostępnianie katalogu za pomocą systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów i kierowców podmiotom uprawnionym | | | | | |
| 1. **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. Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 | | 0,4 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0,4 | |
| budżet państwa | | | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0 | |
| Fundusz Celowy CEPiK | | | | | 0 | | 0,4 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | 0,4 | |
| 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 | | -0,4 | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | 0 | | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | -0,4 | |
| 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 | | 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 dodatkowych danych na potrzeby realizacji raportów CO2, szacowany jest na poziomie około 400 tys. zł i obejmuje skutki ujęte w niniejszym projekcie oraz w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów – w zakresie dodatkowych danych technicznych pojazdów w tym:   * rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów oraz * dostosowanie 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.   Wydatkowanie z tytułu powyższej zmiany planowane jest na 2020 r.  Przedmiotowy projekt nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generował skutków finansowych dla budżetu państwa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1. ) Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 2270). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 735, 752, 870, 1123, 1180, 1501, 1556, 1579 i 1818. [↑](#footnote-ref-2)