

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 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. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 listopada 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 (Dz. U. poz. 1967).

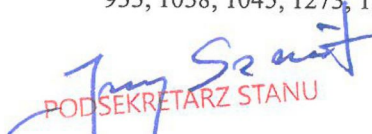
§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r., z wyjątkiem § 2, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Instytutu Transportu Samochodowego
Anna Kubik

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

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 i 822 oraz z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281.


PODSEKRETARZ STANU
Jerzy Szmit

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. poz. 1273), która miała wejść w życie z dniem 4 stycznia 2016 r.

Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. wprowadziła 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 Rzecznawców 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 w przedmiocie wyznaczenia podmiotu do prowadzenia katalogu, przy uwzględnieniu przesłanek zawartych w delegacji. W wyniku powyższych konsultacji uzyskano następujące informacje:

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 (ITS) 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 i ubezpieczenia pojazdów.

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji wyraziło pogląd, iż jedynym i naturalnym podmiotem, któremu można odpowiedzialnie powierzyć prowadzenie katalogu jest Instytut Transportu Samochodowego.

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 ITS 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: ITS oraz Info-Ekspert 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.

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, miała wejść w życie z dniem 4 stycznia 2016 r. – oznaczało to, iż w tym terminie powinno wejść w życie przedmiotowe rozporządzenie.

Zgodnie z powyższym, dnia 26 listopada 2015 r. ogłoszone zostało *rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 listopada 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* (Dz. U. poz. 1967).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 listopada 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 wskazało 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 ITS, jako podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, o którym mowa w art. 80bh ust. 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przemawiały 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 pojazdów 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 rozporządzenie z dnia 10 listopada 2015 r. potwierdziło istniejący stan związany z prowadzeniem tego rodzaju katalogu przez ITS.

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. 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, upoważniając ministra właściwego do spraw transportu 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 kadrę 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 są gromadzone wszystkie świadectwa 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, połączoną z możliwością wpływu i wprowadzenia zmian w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wykonywaniu zadań.

Wyznaczenie w rozporządzeniu z dnia 10 listopada 2015 r. 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, miało na celu zapewnienie prawidłowego i sprawnego sposobu funkcjonowania procesu gromadzenia i weryfikacji danych w katalogu na potrzeby zasilania tymi danymi centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Uznano, 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.

Jednakże na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2183), termin wejścia w życie przepisów nakładających na ministra właściwego do spraw transportu, obowiązek wydania rozporządzenia w sprawie wskazania podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenia katalogu, został przesunięty z dnia 4 stycznia 2016 r. na dzień 1 stycznia 2017 r. Zmiana ta spowodowała, iż *rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 listopada 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* stało się wadliwe ze względu na brak obowiązującej delegacji zezwalającej na jego wydanie. W związku z koniecznością jak najszybszego usunięcia z systemu prawnego tego rozporządzenia konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia, które wskazywać będzie dwa terminy wejścia w życie. Z dniem następującym po dniu ogłoszenia projektowanego rozporządzenia, wejdą w życie przepisy uchylające moc obowiązującą rozporządzenie z dnia 10 listopada 2015 r. natomiast przepisy dokonujące wyboru podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. tj. zgodnie z terminem wejścia w życie zmian wprowadzonych ustawą z dnia 16 grudnia 2015 r.

Mając na uwadze, iż sytuacja rynkowa w ciągu ostatnich dwóch miesięcy (tj. od dnia ogłoszenia *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 listopada 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, do dnia rozpoczęcia procedowania przedmiotowego rozporządzenia) nie uległa zmianą uzasadniającym przeprowadzenie kolejnego rozpoznania rynku, projektowane rozporządzenie, ponownie wskazuje Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, jako podmiot odpowiedzialny za prowadzenie katalogu.

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

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej 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 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa 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 Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Łukasz Kielar lukasz.kielar@mib.gov.pl Telefon 22-630-17-15</p>	<p>Data sporządzenia 21.01.2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa 23</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 (Dz. U. poz. 1273), która miała wejść 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. 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. Zgodnie przepisami powyższej ustawy, dnia 26 listopada 2015 r. wydane zostało Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 listopada 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 (Dz. U. poz. 1967), które weszło w życie w dniu 4 stycznia 2016 r. Jednakże na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2183), termin wejścia w życie przepisów nakładających na ministra właściwego do spraw transportu, obowiązek wydania rozporządzenia w sprawie katalogu, został przesunięty z dnia 4 stycznia 2016 r. na dzień 1 stycznia 2017 r. Zmiana ta spowodowała, iż przedmiotowe rozporządzenie stało się wadliwe ze względu na brak obowiązującej delegacji ustawowej zezwalającej na jego wydanie. W związku z koniecznością jak najszybszego usunięcia z sytemu prawnego rozporządzenia z dnia 10 listopada 2015 r., konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia, które wskazywać będzie dwa terminy wejścia w życie. Z dniem następującym po dniu ogłoszenia projektowanego rozporządzenia, wejdzie w życie przepis uchylający moc obowiązującą rozporządzenie z dnia 10 listopada 2015 r. Natomiast przepis dokonujący wyboru podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. tj. terminem wejścia w życie zmian wprowadzonych ustawą z dnia 16 grudnia 2015 r.

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

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie prowadzenia katalogu, które uchyli wadliwe rozporządzenie z dnia 10 listopada 2015 r., oraz dokona ponownego wyboru Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie jako podmiotu odpowiedzialnego 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 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”), 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 (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. 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 ujednoczonych 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 (organ właściwy do spraw zadań z zakresu dopuszczenia pojazdów i części, nadzoru i egzekwowania, rejestracji, raportowania i dostarczania dokumentów). 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 podlegał 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 Kłodzku,
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,
26. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
27. Transportowy Dozór Techniczny,
28. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
29. Związek Dilerów Samochodów,
30. Związek Powiatów Polskich,
31. Związek Pracodawców Motoryzacji.

Szczegółowy opis zgłoszonych uwag zostanie omówiony w raporcie z przeprowadzonych konsultacji społecznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z

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

budżet państwa

JST

pozostałe jednostki (oddzielnie)

Wydatki ogółem

budżet państwa

JST

pozostałe jednostki (oddzielnie)

Saldo ogółem

budżet państwa

JST

pozostałe jednostki (oddzielnie)

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Kwestie sposobu finansowania prowadzenia katalogu, gromadzenia w katalogu danych oraz ich weryfikacji są przedmiotem ww. ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. nowelizującej ustawę – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z nowym art. 80bh ust. 7 zadania związane z prowadzeniem katalogu będą finansowane z przychodów funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, którego dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych. Nowe brzmienie art. 80d ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazuje, iż wydatki Funduszu będą przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem m.in. elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Polski. Ponadto ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. w art. 17 ust. 1 określa maksymalny limit zwiększonych wydatków tego funduszu, wynikający

z wejścia w życie tej ustawy.
 Należy zauważyć, iż ze względu na dotychczasowy fakt prowadzenia katalogu, Instytut Transportu Samochodowego jest gotowy pod względem kadrowym i organizacyjnym do prowadzenia katalogu wprowadzonego do przepisów Prawa o ruchu drogowym w drodze ww. ustawy z dnia 24 lipca 2015 r., gdyż będzie to stanowiło kontynuację dotychczas wykonywanych przez ten podmiot zadań w tym obszarze.
 Sprawa kosztów funkcjonowania katalogu po wejściu w życie tej ustawy będzie przedmiotem porozumienia pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych a Instytutem Transportu Samochodowego.

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, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							-
	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).

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: --

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
<p>Ustawa z dnia 16 grudnia 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przesunęła termin wejścia w życie przepisów zobowiązujących ministra właściwego do spraw transportu do wydania ww. rozporządzenia, na dzień 1 stycznia 2017 r. – oznacza to, iż w tym terminie powinien wejść w życie przepis dokonujący wyboru Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie jako podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu. Natomiast z dniem następującym po dniu ogłoszenia projektowanego rozporządzenia, wejdzie w życie przepis uchylający moc obowiązującą rozporządzenie z dnia 10 listopada 2015 r.</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	