Projekt z 14.12.2018 r.

ROZPORZĄDZENIE

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

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) w § 3 wprowadza się następujące zmiany:

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 i 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.

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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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. 22 245 54 12, ewa.mierzwinska@mc.gov.pl | | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia**  30 listopada 2018 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)  **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Cyfryzacji 122** | | | | | | | | | | | |
| **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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 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 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | 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 | | 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:   * 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.   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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 w dniu następującym po dniu ogłoszenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 761). [↑](#footnote-ref-1)