

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Zaproponowany projekt oddziałuje na:

- właścicieli i posiadaczy pojazdów;
- producentów pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, podmioty dokonujące zabudowy pojazdów, podmioty wprowadzające do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd, przedmioty ich wyposażenia i części, podmioty dokonujące montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- jednostki wnioskujące oraz wyznaczone przez ministra właściwego do spraw transportu do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz innych badań w ramach udzielonego uprawnienia;
- Inspekcję Handlową.

2. Konsultacje społeczne

Projekt *ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw* jako implementacja zapisów zawartych w dyrektywie 2007/46/WE, zawiera przepisy w zakresie procedury homologacji typu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, które były zawarte w projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz rozesłany do następujących organizacji:

1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;
3. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
6. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny;
7. Instytut Transportu Samochodowego;
8. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
9. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
10. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
11. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
12. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
13. Związek Pracodawców Motoryzacji;
14. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;
15. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
16. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – PIMOT;

17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich – Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji SIMP w Warszawie;
 18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
 19. Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR POLSKA;
 20. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego.
- W toku konsultacji społecznych uwzględniono uwagi zgłoszone we wskazanym terminie.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt ustawy przewiduje zachowanie dotychczas wykonywanych zadań przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie:

- świadectw homologacji typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części;
- świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu w ramach końcowej partii produkcji (nowa nazwa zgodnie z projektem to zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji);
- procedury przekazywania danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu lub jego zmianie wydanych przez właściwy organ państwa członkowskiego UE.

Opłaty za wykonywanie tych czynności pozostawiono w dotychczasowej wysokości. Opłaty te będą nadal przekazywane bezpośrednio do budżetu państwa, za wyjątkiem opłaty skarbowej za zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635) organem podatkowym właściwym w sprawach opłaty skarbowej jest wójt (burmistrz, prezydent miasta). W przypadku dokonania czynności urzędowej, wydania zaświadczenia oraz zezwolenia (pozwolenia, koncesji) - organem podatkowym właściwym miejscowo w sprawach opłaty skarbowej jest organ podatkowy właściwy ze względu na siedzibę organu lub podmiotu, który dokonał czynności urzędowej albo wydał zaświadczenie lub zezwolenie (pozwolenie, koncesję). W przypadku decyzji administracyjnych wydawanych przez ministra właściwego do spraw transportu, organem na rzecz którego jest i będzie przekazywana opłata skarbową za zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, jest Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy.

Jednocześnie projekt ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw transportu nowe zadania w związku z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE. Należą do nich:

- uznawanie świadectw homologacji typu;
- wyznaczanie jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu;

- wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska;
- wydawanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- wydawanie decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

W odniesieniu do nowych zadań, projekt wprowadza opłaty, których wysokość została określona analogicznie do opłat przewidzianych w ramach zadań ministra właściwego do spraw transportu w zakresie procedury homologacji, za wyjątkiem opłaty za wyznaczanie jednostek uprawnionych. W tym zakresie kierowano się stawkami, jakie są stosowane w ramach procedury akredytacji.

Zwiększony zakres zadań przypisanych ministrowi właściwemu do spraw transportu w związku z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE, może wygenerować po roku 2012 potrzebę zapewnienia dodatkowych środków finansowych i etatów (miejsc pracy). W związku z tym, w projekcie wprowadzono zapis, iż minister właściwy do spraw transportu może upoważnić kierownika jednostki podległej do wykonywania zadań określonych w rozdziale 1a i 1b, tj. w zakresie homologacji i dopuszczenia jednostkowego.

Jako konsekwencję wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, która w art. 46 zobowiązuje państwa członkowskie do określenia sankcji w przypadku naruszenia jej przepisów, w projekcie wprowadzono procedurę nakładania kar pieniężnych za wprowadzanie do obrotu pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części bez odpowiedniego dokumentu.

Wyznaczone w projekcie organy publiczne, tj. Inspekcja Handlowa oraz minister właściwy do spraw transportu, będą uprawnione do wydawania decyzji administracyjnej w przypadku niewycofania pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części z obrotu (art. 68d ust. 4 i ust. 9), jak również wymierzania kar pieniężnych (art. 140n), w przypadku niezrealizowania ciążących na podmiocie obowiązków wynikających z ustawy (art. 140m ust.1).

Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia związane z kontrolami w ramach wskazanego zagadnienia oraz szeroki zakres i kompleksowość projektowanej regulacji, UOKiK wskazał, iż niezbędne będzie:

- utworzenie 32 nowych stanowisk pracy po 2 w każdym wojewódzkim inspektoracie Inspekcji Handlowej;
- zapewnienie środków finansowych na zakup sprzętu technicznego, który będzie niezbędny do realizacji nowych zadań;
- zorganizowanie szkoleń pracowników Inspekcji w zakresie nowych regulacji.

Z uwagi na to, iż jest to nowa regulacja, określenie ilości postępowań, jakie będą prowadzone w tym zakresie w ciągu danego roku, możliwe będzie dopiero po roku funkcjonowania przedmiotowych przepisów. Planuje się, że koszty niezbędne do wdrożenia nowych regulacji (kontroli) w tym zakresie, które powinny być pokryte z budżetu państwa, będą mogły być bilansowane z ewentualnych wpływów z kar pieniężnych z tytułu wprowadzenia do obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części bez wymaganego dokumentu (np. świadectwa homologacji).

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie ww. ustawy nie powinno wpłynąć negatywnie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nowe zharmonizowane procedury dotyczące badań homologacyjnych i świadectw homologacji sprzyjać będą wzrostowi obrotu gospodarczego oraz powinny wpływać na wzrost konkurencyjności na rynku pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie ustawy nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.