

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²⁾

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305, 1077 i 1966 oraz z 2016 r. poz. 858) w § 11 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w numer VIN albo numer rozpoznawczy, umieszczony w sposób trwały na nadwoziu, ramie lub innym lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym pojazdu oraz tabliczkę znamionową określoną w załączniku nr 4 do rozporządzenia;”.

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⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu pod numerem, zgodnie z § 4 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), które wdraża dyrektywę 2015/1535/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 19.09.2015, str. 1).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz 2016 r. poz. 266, 352 i 1250.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

I BUDOWNICTWA

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH I
ADMINISTRACJI**

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) został opracowany projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Aktualnie poddany procedurze legislacyjnej projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw nowelizuje dotychczasowe regulacje dotyczące cechy identyfikacyjnej oraz numeru VIN. Nowe przepisy regulują obowiązek posiadania cechy identyfikacyjnej – numeru VIN albo numeru rozpoznawczego – przez każdy pojazd dopuszczony do ruchu drogowego. Rozwiązanie to ma zagwarantować umożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze. W przypadku nowego pojazdu cechę identyfikacyjną nadaje i umieszcza producent, natomiast numer rozpoznawczy na pojeździe, w drodze decyzji, nadaje Dyrektor Terenowego Oddziału Transportowego Dozoru Technicznego, a nie tak jak to jest obecnie starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdu. Nowelizowane przepisy ustawy określają także zakres pojazdów, w przypadku których numer VIN nie jest wymagany. Należy wyjaśnić, że dotychczas wyłączenia z obowiązku wyposażenia pojazdu w numer VIN były regulowane aktem wykonawczym do ustawy, czyli zmienianym rozporządzeniem. Rozwiązania przyjęte w projekcie ustawy przenoszą regulacje przewidziane w dotychczasowym rozporządzeniu do ustawy.

Przeniesienie przepisów dotyczących cechy identyfikacyjnej pojazdu do uregulowań ustawy – Prawo o ruchu drogowym powoduje konieczność nowelizacji przepisów § 11 określającego obowiązek wyposażenia pojazdu samochodowego w numer VIN albo numer rozpoznawczy.

Rozporządzenie będzie notyfikowane Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 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), które wdraża dyrektywę 2015/1535/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 19.09.2015, str. 1).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Projekt zostanie także umieszczony na stronach BIP Rządowego Centrum Legislacji.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwem Obrony Narodowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Bożyk, Główny Specjalista, maciej.bozyk@mib.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MIB, tel. (22) 630 13 29.</p>	<p>Data sporządzenia 30 września 2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Budownictwa -----</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia reguluje kwestię obowiązkowego wyposażenia pojazdu samochodowego w cechę identyfikacyjną jaką w myśl nowelizowanych przepisów będzie numer VIN albo numer rozpoznawczy. Konieczność zmiany przepisów niniejszego rozporządzenia wynika z aktualnie toczącej się procedury legislacyjnej projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który nowelizuje całościowo dotychczasowe przepisy dotyczące cechy identyfikacyjnej.

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

Projekt wprowadza obowiązek posiadania cechy identyfikacyjnej (numeru VIN albo numeru rozpoznawczego) przez każdy pojazd samochodowy dopuszczony do ruchu drogowego. Rozwiązanie to ma zagwarantować umożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze.

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

Numer VIN jest przyporządkowywany przez producentów pojazdów i naniesiony na konkretny pojazd. Pojazdy samochodowe produkowane na terenie Unii Europejskiej obowiązane są do stosowania normy ISO-3779 (Polska Norma nr PN-92/S-02060), a VIN powinien składać się musi z 17 znaków. Według europejskich norm kodowane są także samochody powstałe między innymi na terenie Kanady, Japonii, Chin, Australii. Reguła dotycząca numeru rozpoznawczego jest regulacją krajową, w zasadniczej części dotyczy nadawania cechy identyfikacyjnej pojazdu przez organ do tego upoważniony.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Użytkownicy pojazdów	19 mln	SAMAR	Pośrednie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny – na podstawie wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych	Pośrednie
Producenci pojazdów	47	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Pośrednie
Starostowie	380	GUS	Pośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,

3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłudzienku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. N.S.Z.Z. Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego Motoryzacji,
19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
22. Związek Dilerów Samochodów,
23. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
25. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
26. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
28. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
29. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
30. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
31. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
32. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
34. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
36. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
37. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
38. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
39. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
40. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
41. TÜV Rheinland Polska,
42. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
43. Uniwersytet Warmiński – Mazurski w Olsztynie,
44. Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
45. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
46. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
47. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.										
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		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, 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 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 elektronizacji.						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
Komentarz:												

9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie 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	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia z dniem 20 maja 2018 r.		
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		