

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia r.

**w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów,
przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych**

Na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 4 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. Rozporządzenie określa wysokość opłat za:

- 1) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86i ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86f ust. 2 ustawy;
- 3) przeprowadzenie badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych.

§ 2.1 Za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86i ustawy, pobiera się opłatę w wysokości 1400zł.

2. Za sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86f ust. 2 ustawy, pobiera się opłatę w wysokości 300zł.

§ 3. 1. Za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związane pobiera się opłaty w wysokości ustalonej na podstawie tabeli opłat za badania techniczne pojazdów oraz czynności z tym związane, zwanej dalej ”tabelą opłat”, stanowiącej załącznik do rozporządzenia.

2. W przypadku badania technicznego właściwą pozycję w tabeli opłat ustala się na podstawie kategorii pojazdu i rodzaju pojazdu, podrodzaju wpisanych w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie. W przypadku, gdy pojazd nie ma określonej kategorii pojazdu i rodzaju, podrodzaju pojazdu wpisanych do dowodu rejestracyjnego lub odpowiadającego mu dokumentu, diagnosta dokonuje określenia właściwej pozycji w tabeli opłat na podstawie opisu kategorii pojazdu określonej w załączniku nr 2 do ustawy.

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, 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, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 266, 352 i 1250.

3. W przypadku badania pojazdów, o których mowa w punkcie 1.10 - 1.12 tabeli opłat właściwą pozycję w tabeli opłat ustala się jedynie na podstawie rodzaju/podrodzaju pojazdu wpisanego w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie.
4. Kwota opłaty pobieranej przy ponownym sprawdzeniu usterek nie może przekroczyć kwoty opłaty za badanie okresowe pojazdu.

§ 4.1. Kwota bazowa „A” wynosi 102 zł i podlega zmianie z dniem 15 lutego każdego roku kalendarzowego w oparciu o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszany w terminie do końca stycznia każdego roku przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w formie komunikatu, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”. ze współczynnikiem ustalonym w tabeli opłat przy poszczególnych jej pozycjach.

2. W przypadku deflacji kwota bazowa „A” nie ulega zmniejszeniu.

3. Minsiter właściwy do spraw transportu następniego dnia po ogłoszeniu komunikatu o którym mowa w ust. 1 umieszcza w formie komunikatu na stronie internetowej resortu informacje o wysokości kwoty bazowej obowiązującej w ciągu najbliższego roku.

§5. Wysokości opłat o których mowa w rozporządzeniu, nie uwzględniają podatku od towarów i usług, który jest do nich doliczany w stawce obowiązującej w dniu pobrania opłaty.

§ 6. Kwoty opłat zaokrągla się do pełnego złotego w ten sposób, że końcówki kwot wynoszące mniej niż 50 groszy pomija się, a końcówki kwot wynoszące 50 i więcej groszy podwyższa się do pełnych złotych.

§ 7. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z 2005 poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074).

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 r.³⁾

**MINISTER INFRASTRUKTURY I
BUDOWNICTWA**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z 2005 poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzeni zgodnie z art. ... ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

**TABELA OPŁAT ZA BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW ORAZ CZYNNOŚCI Z TYM
ZWIĄZANYCH**

Lp.	Rodzaj badania/czynności Kategoria pojazdu/opis badania/ czynności	Rodzaj/podrodzaj pojazdu	Opłata w zł (nie zawiera podatku od towarów i usług)
1	2	3	4
1.	Okresowe badanie techniczne (w tym: okresowe badanie techniczne po raz pierwszy z wydaniem dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, badanie techniczne pojazdu o którym mowa w art. 81 ust 17)	-	-
1.1	L1e L2e L3e L4e L5e	motorower motocykl	0,6 x A
1.2	L6e L7e	samochodowy inny	0,8 x A
1.3	M ₁	samochód osobowy samochód specjalny	A
	N ₁	samochód ciężarowy samochód specjalny ciągnik samochodowy	

1.4	M ₂ M ₃	autobus samochód specjalny	2 x A
	N ₂ N ₃	samochód ciężarowy samochód specjalny ciągnik samochodowy	
1.5	O ₁	przyczepa lekka	0,8 x A
1.6	O ₂	przyczepa/naczepa ciężarowa	0,9 x A
		przyczepa/naczepa specjalna	
1.7	O ₃	przyczepa/naczepa ciężarowa	1,7 x A
	O ₄	przyczepa/naczepa specjalna	
1.8	R ₁ R ₂ R ₃ R ₄ (każda z tych kategorii z indeksem "a" lub "b" w zależności od konstrukcyjnej prędkości) "a" dla przyczep o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h, "b" dla przyczep o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h.	przyczepa ciężarowa rolnicza	0,6 x A

1.9	<p>C₁,</p> <p>C₂,</p> <p>C₃</p> <p>C₄</p> <p>C₅</p> <p>T₁</p> <p>T₂</p> <p>T₃</p> <p>T₄</p> <p>T₅</p>	<p>ciągnik rolniczy (gąsienicowy)</p> <p>ciągnik rolniczy</p>	0,7 x A
1.10	-	<p>pojazd wolnobieżny-kolejka turystyczna:</p> <p>ciągnik rolniczy-kolejka turystyczna</p> <p>przyczepa-kolejka turystyczna</p>	0,7 x A
1.11	-	<p>Tramwaj silnikowy</p> <p>Tramwaj doczepny czynny</p> <p>Tramwaj doczepny bierny</p> <p>Tramwaj wieloczlónowy</p> <p>Tramwaj dwukierunkowy</p> <p>Tramwaj dwukierunkowy - wieloczlónowy</p>	<p>3,4 x A</p> <p>2,6 X A</p> <p>1,1 x A</p> <p>2 x A x liczba członów</p> <p>5 x A</p> <p>3 x A x liczba członów</p>
1.12	Badania w części elektrycznej ¹⁾	<p>Trolejbus</p> <p>Trolejbus wieloczlónowy</p>	<p>1,2 x A</p> <p>1,5 x A</p>
1.13	Pojazd przystosowany do zasilania gazem (za warunki dodatkowe wchodzące w		0,4 x A

	zakres badania okresowego)		
1.14	Pojazd elektryczny i hybrydowy (za warunki dodatkowe wchodzące w zakres badania okresowego)		0,6 x A
1.15	Ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny, przyczepa, wchodzące w skład kolejki turystycznej (za wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.)		A
1.16	Za sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (DIP) w przypadku badania o którym mowa w art. 86b ust. 10 ustawy		0,8 x A
1.17	Badanie okresowe wykonywane po terminie w stacji kontroli pojazdów Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego		2 x stawka określona w pkt 1.1 do 1.15
2.	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu		
2.1	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska	-	0,3 x A x liczba usterek wymienionych w pokwitowaniu ²⁾
2.2	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z wyłączeniem badania Lp. 2.4, lub noszącego ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół, zawieszenia, układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego	-	2x ³⁾
2.3	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych	-	0,8 x ³⁾

	niezbędnych do jego rejestracji			
2.4	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska		-	2x ³⁾
	2.4.1.	jeżeli w przypadku badania o którym mowa w pkt. 2.4 stwierdzono wyłącznie naruszenie wymagań ochrony środowiska	-	0,3 x A
2.5	w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 ustawy, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem		-	2 x ³⁾
2.6	który ma być używany jako taksówka		-	0,6 x A
2.7	przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany		-	0,6 x A
2.8	do nauki jazdy, lub przeprowadzania egzaminu państwowego		-	0,6 x A
2.9	odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych		-	A
2.10.	w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1844) w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu		-	0,5 x A

	drogowego		
2.11	w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	-	1x ³⁾
2.12	dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o podatku od towarów i usług, o podatku dochodowym od osób fizycznych, o podatku dochodowym od osób prawnych	-	0,6 x A
2.13	autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi,	-	A
2.14	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy	-	0,5 x A
2.15	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25km/h	-	0,2 x A
2.16	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w przypadku przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska	-	0,3 x A x liczba usterek wymienionych w skierowaniu
2.17	w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych	-	1,1 x A x liczba rozpoczętych roboczo-godzin pracownika TDT
2.18	wyposażonego w blokadę alkoholową	-	0,5 x A
3.	Badanie co do zgodności pojazdu zabytkowego z warunkami technicznymi		3 x A
4.	Inne czynności		

4.1	Wykonanie numeru rozpoznawczego		A
4.2	Wykonanie i umieszczenie tabliczki zastępczej		A
4.3	Ponowne sprawdzenie zespołów i układów w pojeździe w których stwierdzono usterki w trakcie badania technicznego		0,3 x A x liczba usterek w zaświadczeniu ²⁾
4.4	Ponowne sprawdzenie zespołów i układów w tramwaju i trolejbusie w których stwierdzono usterki w trakcie badania technicznego w zakresie:	skuteczności działania hamulców tramwaju	1,3 x A
		skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu	0,5 x A
		ustawienia i natężenia świateł drogowych i świateł mijania	0,2 x A
		poziomu hałasu	0,2 x A
		wszystkie inne usterki łącznie	0,2 x A
4.6	Wydanie na podstawie rejestru duplikatu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu		0,1 x A

¹⁾ Badanie w części mechanicznej trolejbusu według stawek jak dla autobusu.

²⁾ Nie więcej niż jak za okresowe badanie techniczne dla danej kategorii pojazdu wg pkt 1.1 do 1.9, a w odniesieniu do pkt 1.10 nie więcej niż za okresowe badanie techniczne dla danego rodzaju/podrodzaju pojazdu.

³⁾ Jak za okresowe badanie techniczne według kategorii pojazdu i wg. punktu od 1.1. do 1.9, a w przypadku pkt 1.10. jak za okresowe badanie techniczne dla danego rodzaju/podrodzaju pojazdu.

UZASADNIENIE

Podstawą prawną do wydania projektowanego rozporządzenia jest art. 86k ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2011 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zastępuje dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2261, Dz. U. z 2005 r. Nr 155, poz. 1302 oraz Dz. U. z 2009 r., Nr 155, poz. 1233) i wprowadza nowe opłaty za badania techniczne, czynności z tym związane, a także rozwiązania prawne związane ze sposobem ich naliczania. Ponadto projekt określa również wysokość opłaty za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów.

Poprzednio obowiązujące rozporządzenie, które weszło w życie dnia 29 października 2004 r. było dwukrotnie nowelizowane w związku ze zmianami ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a także wprowadzaniem nowych rozporządzeń w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Nowelizacje te nie powodowały jednak zwiększenia ustalonych w tekście pierwotnym rozporządzenia opłat za badania techniczne pojazdów.

Dotychczasowa opłata za badanie techniczne została podana w poprzednim rozporządzeniu jako opłata brutto. W projekcie stawki opłat za badania zostały określone, jako niezawierające tego podatku i tym zostały one uniezależnione od jego ewentualnych przyszłych zmian. Proponowane rozwiązanie w tym zakresie jest realizacją zasady neutralności podatku od towarów i usług zawartej w Dyrektywie 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej.

Mając na względzie stopień wzrostu kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów od 2004 r. oraz kosztów inflacji w okresie od ostatniego wyznaczenia cen za badania techniczne pojazdów określony został nowy cennik odpowiadający aktualnej sytuacji rynkowej.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym opłata za okresowe badanie techniczne samochodu osobowego wynosi 98 zł brutto (80 zł netto) – różnica wynosi 18 zł = wysokość podatku VAT za badanie techniczne. Po wprowadzeniu zmian objętych projektem, czyli zwiększeniu stawki opłaty za okresowe badanie techniczne dla samochodu osobowego do kwoty 126 zł brutto (102 zł netto) – różnica wyniesie 24 zł = wysokość podatku VAT za badanie techniczne po zmianach. W konsekwencji powyższego w momencie sporządzania projektu, tj. z uwzględnieniem inflacji do 2015 r., opłata za okresowe badanie techniczne pojazdu powinna wynosić 102 zł.

Nowy cennik za badania techniczne pojazdów wskazywał będzie kwoty netto. Kwota bazowa „A” która została wskazana w projekcie rozporządzenia będzie ulegała indeksacji w dniu 15 lutego każdego roku, przy uwzględnieniu poziomu inflacji za rok poprzedzający. Jednakże w przypadku wskaźnika inflacji równego 0 lub ujemnego, kwota pozostanie bez zmian, tj. analogiczna jak w poprzedzającym roku kalendarzowym.

Z uwagi na najwyższą częstotliwość opłat za badania techniczne samochodów osobowych została ona uznana za najbardziej miarodajną i stanowiącą swego rodzaju punkt odniesienia do katalogu opłat za badania techniczne lub czynności z tym związane. Dlatego, opłatę w wysokości 102 zł za okresowe badanie samochodu osobowego przyjęto za kwotę bazową A. Reszta opłat przewidziana w cenniku będzie stanowiła odpowiednio jej iloczyn (w zależności od stopnia skomplikowania badania i poziomu pracochłonności dokonywanych czynności).

Sposób ustalenia mnożników w projekcie na podstawie których obliczane są wysokości opłat za przeprowadzane badania techniczne wynika co do zasady z zachowania porównywalnych stawek obowiązujących w aktualnym rozporządzeniu. Dla przykładu, badanie techniczne pojazdu ADR wynosić będzie $1 \times A$, czyli 102 zł (poprzednio 85 zł), a badanie pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany $0,6 \times A$ czyli 61,2 zł (poprzednio 50 zł).

Odnosząc się do sprawdzenia stacji kontroli pojazdów należy wskazać, że zgodnie z delegacją wynikającą z art. 86 i ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą, co 5 lat

sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań.

Czynności związane ze sprawdzeniem wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz warunków lokowych stacji kontroli pojazdów, każdorazowo prowadzone są przez dwóch inspektorów.

Czas trwania sprawdzenia wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów kontroli stacji kontroli pojazdów, średnio wynosi co najmniej 3 godziny, co jest uzasadnione koniecznością, aby sprawdzenie to zostało przeprowadzone i wykonane prawidłowo i rzetelnie. Godzina pracy inspektora TDT posiadającego wysokie kwalifikacje w danym zakresie (czynności te mogą przeprowadzać inspektorzy, którzy posiadają wyższe wykształcenie i uzyskali odpowiednie uprawnienia poprzedzone dodatkowym szkoleniem, a następnie zdali egzamin przed komisją powoływaną każdorazowo przez Dyrektora TDT) to kwota w wysokości – 116 zł. Powyższa stawka została określona w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 27 listopada 2014 roku w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1675).

Ponadto w wyliczeniu kosztów związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów wykonywanym przez TDT, należy uwzględnić koszty dojazdu z siedziby Oddziału Terenowego do stacji kontroli pojazdów.

Uwzględniono średnie zużycie paliwa przez samochody służbowe na poziomie 6,5l /100km, uśredniona wartość ceny paliwa w kwocie 4,15 PLN/litr, koszt amortyzacji pojazdu dla wartości 0,8358 zł za 1 km oraz ilość czasu przeznaczanego na sprawdzenie SKP – 3h.

Koszty związane z czynnościami wykonywanymi w ramach sprawdzenia stacji kontroli pojazdów jednej stacji kontroli pojazdów zostały przedstawione poniżej:

A) koszt paliwa:

Ilość kilometrów przebytych z siedziby Oddziału Terenowego do SKP wraz z drogą powrotną przemnożona przez średnie zużycie paliwa i uśredniony koszt zakupu paliwa.

Np.: dla SKP w miejscowości Bielawa

Ilość SKP – 3

Ilość km – 65 (x2 - dojazd i powrót).

Średnie zużycie paliwa – 6,5l /100km

Średnia cena zakupu paliwa – 4,15 zł/l

$$2*3*65*0,065*4,15 = 105,20 \text{ zł}$$

B) Amortyzacja

Ilość przejechanych kilometrów razy stawka za 1km=0,8358 zł.

Natomiast zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. z 2002, Nr 27, poz. 271 z późn. zm.), stawka za przejazd 1 km wynosi 0,8358 zł.

Np.; dla wszystkich SKP w Bielawie

$$2*3*65*0,8358=325,96\text{zł}$$

C) Godzinowy czas przeznaczony na sprawdzenie SKP

Czas godzinowy przeznaczony na sprawdzanie stacji kontroli pojazdów plus czas przeznaczony na dojazd i powrót z SKP

Np.; dla jednej SKP w miejscowości Bielawa

Czas przejazdu – 75 min

Czas kontroli SKP – 180 min

$$2 \cdot 75 \cdot 2 + 180 \cdot 2 = 660 \text{ min} = 11 \text{ h}$$

D) Koszt pracy inspektorów podczas sprawdzenia SKP

Czas pracy Inspektora TDT podczas dokonywanej sprawdzenia stacji kontroli pojazdów

116 zł (godzina pracy inspektora TDT) – w sprawdzeniu SKP uczestniczy dwóch inspektorów.

Np: dla jednej SKP w Bielawie

$$11 \text{ h} \cdot 116 \text{ zł} = 1276 \text{ zł}$$

E) Całkowity koszt sprawdzenia SKP

Suma kosztów pracy inspektora i amortyzacji

$$\text{RAZEM} = D \cdot i + B \quad i - \text{ilość SKP}$$

Powyższe wyliczenia zostały oparte na doświadczeniach TDT ze sprawdzeń stacji kontroli pojazdów, które wykonywane są od 2004 roku. Biorąc pod uwagę, iż średnia wartość kosztu sprawdzenia SKP na terenie województwa Dolnośląskiego wynosi 1353,53zł. przyjęcie w projekcie kwoty 1400 zł za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów wydaje się uzasadnione.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

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 zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Mając na uwadze § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Krasowski, michal.krasowski@mib.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MIB, tel. (22) 630- 17-33.</p>	<p>Data sporządzenia 30.09.16</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 ma na celu określenie:

- nowej wysokości opłaty za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów wydawane przez kierownika Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami, odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów
- nowych stawek za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów.

Stawki za te czynności nie były zmieniane od 2004 r. pomimo wzrostu kosztów ponoszonych zarówno przez Transportowy Dozór Techniczny z tytułu przeprowadzanych czynności sprawdzających w ramach wydawanych poświadczeń, jak również kosztów ponoszących przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Zmiany w cenniku opłat za badania techniczne są również dostosowaniem do obowiązującej procedury i rodzajów badań technicznych, jak również wynikają ze zmian zakresu i sposobu ich przeprowadzania.

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

Nowa propozycja znacznie upraszcza system pobierania opłat za badania techniczne pojazdów poprzez odniesienie się przede wszystkim do kategorii pojazdów i rodzaju, podrodzaju pojazdów, co jest ogólnoeuropejską tendencją. Ich zastosowanie na użytek systemu poboru opłat pozwoli zapewnić spójność z aktualnymi rozwiązaniami ustawy oraz przepisami wykonawczymi dotyczącymi zakresu i sposobu wykonania badań technicznych, zapewniając prawidłowość ich pobierania przez diagnostów w toku przeprowadzanych badań technicznych pojazdów.

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

W niektórych państwach członkowskich stawki za badania techniczne są również określane w drodze regulacji prawnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie
Użytkownicy pojazdów	19 mln	Źródło – SAMAR	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym 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 Drog i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kludzienku,
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;
48. Rada Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

[illegible]

Saldo ogółem	57,9	94,4	97,2	100,1	103	106,1	109,2	112,4	115,8	119,3	122,9	1mld 138,5 mln
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	Podatek od towarów i usług uiszczany przez stacje kontroli pojazdów za badania techniczne pojazdów od użytkowników pojazdów
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W poniższych obliczeniach przyjęto, iż cena badań technicznych wzrośnie o różnice poziomu inflacji w latach 2005-2015 r. Wprowadzenie tej zmiany stanowi realizację głosów środowiska branżowego.</p> <p>Według danych SAMAR obecnie park samochodowy obejmuje 19 mln pojazdów z czego ok. 15,0 mln stanowią samochody osobowe – stanowi to najbardziej reprezentatywną grupę pojazdów która zostanie wzięta pod uwagę przy wyliczeniach wpływów do budżetu państwa z tytułu opłat za okresowe badania techniczne pojazdów przeprowadzane corocznie przez stacje kontroli pojazdów.</p> <p>Średnia opłata za okresowe badanie techniczne samochodu osobowego określona zgodnie z obecnymi uregulowaniami prawnymi wynosi 98 zł brutto (80 zł netto) – różnica wynosi 18 zł = wysokość podatku VAT za badanie techniczne.</p> <p>Po wprowadzeniu zmian objętych projektem, czyli zwiększeniu stawki opłaty za okresowe badanie techniczne dla samochodu osobowego do kwoty 126 zł brutto (102 zł netto) – różnica wyniesie 24 zł = wysokość podatku VAT za badanie techniczne po zmianach.</p> <p>Wzrost dochodów w budżecie państwa w zakresie podatku VAT w 2018 r. według danych za rok 2015 r. (pkt0) będzie następujący: $(24\text{zł}-18\text{zł}) \times 9630133$ (liczba badań technicznych w 2018 r. przy założeniu że system rusza 20 maja - źródło TDT) = 57,7 mln zł w pierwszym roku funkcjonowania projektowanej regulacji.</p> <p>W kolejnych latach przyjmuje się 15,7 mln wykonywanych badań rocznie. Wzrost dochodów w budżecie państwa będzie następujący (pkt 1) $6\text{zł} \times 15,7\text{mln} = 94,2 \text{ mln zł}$</p> <p>W następnych latach założono dynamikę wzrostu na poziomie ok. 3 % wynikającą z zakładanego wzrostu średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem.</p> <p>W odniesieniu do sprawdzenia stacji kontroli pojazdów TDT uzyska zyski z tego tytułu, zgodnie z art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125) TDT wpłaca 30% z zysku do budżetu państwa. Biorąc pod uwagę, iż zgodnie z założeniami TDT w ciągu roku TDT sprawdzi 1085 stacji kontroli pojazdów wpływ do budżetu z tego tytułu będzie następujący:</p> <p>1400 zł - kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w 2018 r. 700 zł - kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w 2016 r. $1400-700 \text{ zł} = 700 \text{ zł}$ – o tyle wzrośnie kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów $700 \times 30\% = 210 \text{ zł}$ wpływ do budżetu z tytułu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów W pkt (0) przyjęto $210 \text{ zł} \times 1085$ (szacowana liczba sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w ciągu roku) = 0,228 mln zł – przy założeniu że system rusza w maju 2018 r.</p>

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 tys. zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa/ sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli	45,144 tysięcy na stację kontroli pojazdów	73,598 tysięcy na stację kontroli pojazdów	75,806 tysięcy na stację kontroli pojazdów	78,080 tysięcy na stację kontroli pojazdów	80,422 tysięcy na stację kontroli pojazdów	82,834 tysięce na stację kontroli pojazdów	435,8 84 tys

	pojazdów							
	Wpływy Transportowego Dozoru Technicznego	795,500	795,500	795,500	795,500	795,500	795,500	8mln750 tys
	<u>KOSZT:</u> po stronie użytkownika pojazdu	28 zł corocznie	29 zł corocznie	30 zł corocznie	31 zł corocznie	32 zł corocznie	33 zł corocznie	-
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		<p>Według danych SAMAR obecnie park samochodowy obejmuje 19 mln pojazdów z czego ok. 15,0 mln stanowią samochody osobowe – stanowi to najbardziej reprezentatywną grupę pojazdów która zostanie wzięta pod uwagę przy wyliczeniach z tytułu opłat za okresowe badania techniczne pojazdów przeprowadzane corocznie przez stacje kontroli pojazdów.</p> <p>W przypadku stacji kontroli pojazdów wpływy z tytułu opłat za badania techniczne pojazdów będą następujące: 102zł netto (opłata za badanie techniczne w 2018 r. po uwzględnieniu inflacji w latach 2005-2015 r.) – 80 zł netto (opłata za badanie techniczne pojazdów bez uwzględnienia inflacji) = 22 zł W pkt 0 przyjęto 22zł x 9630133 (liczba badań technicznych w 2018 r. przy założeniu że system rusza 20 maja - źródło TDT) = 211 mln 862 tys. 926 zł 211862926/4692(liczba stacji) =45144tys zł co przedkłada się na poszczególną stację kontroli pojazdów. W kolejnych latach przyjmuje się 15,7 mln wykonywanych badań rocznie. W pkt 1 przyjęto 22zł x15,7 mln badań = 345 mln 400 tys zł, 345400000/4692(liczba stacji) = 73,598 tys zł co przedkłada się na poszczególną stację kontroli pojazdów.</p> <p>W kolejnych latach przyjęto dynamikę wzrostu na poziomie ok. 3 % wynikającą z zakładanego wzrostu średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem.</p> <p>W odniesieniu do kosztów po stronie użytkowników pojazdów w pkt 0 przyjęto (126 zł brutto-98 zł brutto) = 28 zł brutto. Jest to kwota jaką poniesie użytkownik pojazdu z tytułu przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu w 2018 r. po zmianach cennika za badania techniczne pojazdów.</p> <p>W kolejnych latach przyjęto dynamikę wzrostu na poziomie ok. 3 % wynikającą z zakładanego wzrostu średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem.</p> <p>1400 zł - kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w 2018 r. 700 zł - kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w 2016 r. 1400-700 zł = 700 zł – o tyle wzrośnie kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów 700x30%= 210 zł wpływ do budżetu z tytułu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów W pkt (0) przyjęto 210 zł x1085 (szacowana liczba sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w ciągu</p>						

		roku) = 0,228 mln zł – przy założeniu że system rusza w maju 2018 r.	
		Wpływy TDT z tytułu opłat za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów zawarto w pkt 7 tabeli.	
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).		<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			
Brak wpływu			
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.)			