

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia

**w sprawie opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań
Technicznych Pojazdów oraz sprawozdania z pobranych i przekazanych lub
uiszczonych opłat**

Na podstawie art. 86zb ust. 1 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:

- 1) wysokość opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, zwany dalej ZPJBTP;
- 2) tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty na ZPJBTP, przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania;
- 3) termin przekazywania opłaty przeznaczonej na ZPJBTP;
- 4) wzór miesięcznego sprawozdania z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat przeznaczonych na ZPJBTP;
- 5) termin przekazywania miesięcznego sprawozdania.

§ 2. 1. Wysokość opłaty przeznaczonej na ZPJBTP wynosi 4 zł.

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 i 822, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844 i 1893, 2183, 2281 oraz 2016 r. poz. 266, 352 oraz 1250.

§ 3. 1. Zobowiązany wnosi opłatę przeznaczoną na ZPJBTP w kasie lub na rachunek bankowy organu lub podmiotu zobowiązanego do jej pobrania, zwanego dalej "pobierającym".

2. Opłatę przeznaczoną na ZPJBTP wnosi się łącznie z innymi opłatami za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu, których dotyczą.

3. W przypadku wnoszenia opłaty przeznaczonej na ZPJBTP łącznie z innymi opłatami na dowodzie wpłaty wyodrębnia się kwoty poszczególnych opłat.

§ 4. 1. Pobierający odnotowuje opłaty przeznaczone na ZPJBTP, pobrane i przekazane lub uiszczane na rachunek bankowy pobierającego, w prowadzonej w postaci elektronicznej ewidencji pobranych i przekazanych opłat przeznaczonych na ZPJBTP.

2. Ewidencja, o której mowa w ust. 1, zawiera w przypadku stacji kontroli pojazdów - liczbę pobranych opłat przeznaczonych na ZPJBTP za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu przez diagnostę i numery rejestracyjne pojazdów poddanych badaniom technicznym.

§ 5. Pobierający do 10 dnia każdego miesiąca przekazuje opłaty przeznaczone na ZPJBTP pobrane w miesiącu poprzedzającym na rachunek bankowy ZPJBTP. W tytule przelewu bankowego należy wskazać kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86d ust. 2 pkt 2 ustawy.

§ 6. Pobierający, na podstawie ewidencji pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat, do 10 dnia każdego miesiąca dokonuje rozliczenia pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek ZPJBTP, w poprzednim miesiącu opłat przeznaczonych na ZPJBTP i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego sprawozdanie z tych opłat.

§ 7. Wzór sprawozdania, o którym mowa w § 6, jest określony w załączniku do rozporządzenia.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i
Budownictwa
z dnia (Dz. U. poz.)

WZÓR

DYREKTOR TRANSPORTOWEGO DOZORU TECHNICZNEGO

**Sprawozdanie z opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań
Technicznych Pojazdów**

1. Dotyczy¹⁾:

☐ złożenia sprawozdania

☐ złożenia korekty

1. Podmiot składający sprawozdanie/ korektę:¹⁾

☐ stacja kontroli pojazdów

☐ TDT

2. Sprawozdanie/korekta za okres

(mm/rr):

.....

3. Dane adresowe podmiotu składającego sprawozdanie/korektę:

3.1. Nazwa:

.....

3.2. Miejscowość:

.....

3.3. Ulica, nr domu, nr lokalu:

.....

3.5. Kod pocztowy, poczta:

¹⁾ Właściwie zaznaczyć.

.....

3.6. Telefon/faks:

.....

3.7. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów (jeśli posiada):

.....

4. Opłata przeznaczona na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów - rozliczenie

Czynność podlegająca opłacie	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
Badanie techniczne pojazdu			

5. Odsetki za zwłokę

Kwota bazowa	Wyliczona kwota odsetek

6. Dane dotyczące zapłaty należności:

6.1. Data dokonania przelewu (dd/mm/rr):

.....

6.2. Kwota przelewu bankowego:

.....

7. Imię, nazwisko oraz telefon/ faks osoby sporządzającej sprawozdanie:

.....

.....

(data)

.....

(podpis)

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów oraz sprawozdania z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 86zb ust. 1 ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. W rozporządzeniu tym uregulowane zostały kwestie takie jak wysokość opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, dalej: FZPJBTP, tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty przez podmioty zobowiązane do jej pobierania, wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek FZPJBTP, terminy przekazywania i rozliczania opłaty przeznaczonej na FZPJBTP, a także termin przekazywania miesięcznego sprawozdania.

Prace nad zapisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja implementuje do krajowego porządku prawnego Dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchyla dyrektywę 2009/40/WE. Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych co przekłada się w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie ich pojawianiu się w przyszłości.

Mając na względzie wieloletnie doświadczenie w zakresie badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów, a także zaplecze logistyczno-techniczne, jako organ właściwy do sprawowania nadzoru nad systemem badań technicznych wskazany został Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT). Sprawowanie rzetelnego i kompletnego nadzoru nad tak obszerną dziedziną, jaką są badania techniczne, rodzi konsekwencje w

postaci kosztów, które w znacznej mierze podyktowane są brzmieniem implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Dla przykładu koszty takie stanowić będzie stworzenie stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Oddziały terenowe TDT, dla których przypisane zostały specjalne, skomplikowane rodzaje badań technicznych, stworzenie systemu informatycznego pozwalającego na analizowanie wyników badań technicznych w wielu aspektach jak np. ilość zatrudnionych diagnostów w relacji do ilości badanych pojazdów, rodzajów występujących usterek do wieku pojazdu jak również jego przebiegu, analiza stwierdzonych usterek na konkretnych stacjach i porównanie ze średnią krajową, w przypadkach wątpliwych szczegółowa analiza rodzajów usterek stwierdzonych przez konkretnych diagnostów itp., przeprowadzanie ~~licznych~~ statystycznie ważnej próby re-kontroli, co spowoduje konieczność zwiększenia ilości pracowników zatrudnionych w TDT, wprowadzenie nowego modelu kontroli – ad hoc.

Dlatego, dla zapewnienia realizacji wymaganych przez unijny akt prawny zadań oraz dla zagwarantowania stałego źródła finansowania funkcjonowania nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, zasadne było stworzenie FZPJBTP.

Projektowane rozporządzenie ustala wysokość opłaty przeznaczonej na FZPJBTP na poziomie 4 zł. Biorąc pod uwagę wysokość opłaty za badanie techniczne pojazdu, szacunkowo ustaloną ilość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych średniorocznie, a także koszty jakie poniesie za sobą stworzenie szczelnego nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów, wysokość tej opłaty jest zasadna.

Rozporządzenie reguluje również w sposób szczegółowy tryb i zasady pobierania przedmiotowej opłaty przeznaczonej na FZPJBTP. Treść projektowanych przepisów jednoznacznie wskazuje, iż poddający pojazd badaniu technicznemu uiszcza ww. opłatę w kasie lub na rachunek podmiotu uprawnionego do jego pobrania (stacji kontroli pojazdów lub Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego). Nadto, doprecyzowane zostało, iż opłatę przeznaczoną na FZPJBTP wnosi się razem z innymi uiszczanymi za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu.. Dla zachowania należytej precyzyjności i uniknięcia niejasności, wprowadzono również zapis nakładający obowiązek szczegółowego oznaczenia przedmiotu opłaty, w przypadku dokonywania kilku opłat w tym samym czasie.

Dla zachowania przejrzystości postępowania przez podmioty uprawnione do pobierania

opłaty przeznaczonej na FZPJBTP w sposób szczegółowy określono w przedmiotowym akcie wykonawczym tryb pobierania opłaty, jej ewidencjonowanie oraz przekazywanie na właściwy rachunek, a także terminy do kiedy należy przedmiotowe należności przekazywać na właściwy rachunek oraz terminy zgłaszania sprawozdań Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Dla zachowania jednolitości działania wszystkich podmiotów obowiązanych do pobierania opłaty przeznaczonej na FZPJBTP, minister właściwy ds. transportu określił wzór ww. sprawozdania.

\

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wejdzie w życie w dniu 20 maja 2018 r. Dlatego w pełni uzasadnione jest wskazanie tego terminu wejścia w życie dla przedmiotowego rozporządzenia.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

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 art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu Projekt Ministra Infrastruktury i Budownictwa z sprawie opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów oraz sprawozdania z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat</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 w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jerzy Król, Naczelnik Wydziału, jerzy.krol@mib.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MIB, tel. (22) 630 12 43.</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 ustalenia wysokości opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, dalej: FZPJBTP, tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty przez podmioty zobowiązane do jej pobierania, wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek FZPJBTP, terminy przekazywania i rozliczania opłaty przeznaczonej na FZPJBTP, a także termin przekazywania miesięcznego sprawozdania.

Konieczność wprowadzenia do polskiego systemu prawnego przedmiotowego aktu prawnego.

Prace nad zapisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja implementuje do krajowego porządku prawnego Dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie ich pojawianiu się w przyszłości.

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

Sprawowanie rzetelnego i kompletnego nadzoru nad tak obszerną dziedziną, jaką są badania techniczne, rodzi konsekwencje w postaci kosztów, które w znacznej mierze podyktowane są brzmieniem implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Dla przykładu koszty takie stanowić będzie stworzenie stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Oddziały terenowe TDT, przeprowadzanie licznych re-kontroli, co spowoduje konieczność zwiększenia ilości pracowników zatrudnionych w TDT, wprowadzenie nowego modelu kontroli – kontroli – ad hoc.

Dlatego, dla zapewnienia realizacji wymaganych przez unijny akt prawny zadań oraz dla zagwarantowania stałego źródła finansowania funkcjonowania nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, zasadne było stworzenie FZPJBTP, w tym także wskazania opłaty w wysokości 4 zł przeznaczonej na ten cel.

Stale źródło finansowania tego rodzaju ma na celu zapewnienie nieprzerwanego funkcjonowania nadzoru nad systemem badań prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów.

Oczekiwany efekt jest systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, spowodowanie wyższej jakości wykonywanych badań technicznych, wiążąca się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także na podwyższenie jakości

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

Królestwo Niderlandów: Władza Homologacyjna Królestwa Niderlandów (RDW) realizuje zadania wynikające z m.in. zakresu dopuszczenia do użytku pojazdów i ich części, wykonywania czynności nadzorczych i kontrolnych przez monitorowanie stanu technicznego pojazdów (w tym przez dokonywanie akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów) lub wydawanie odpowiednich dokumentów dla pojazdu lub właścicieli. Jest również organem właściwym do spraw wykonywania umowy *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route* (ADR), tj. przewozu towarów niebezpiecznych, w ruchu drogowym. System RDW, będący urzeczywistnieniem regulacji zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

Finlandia: W Finlandii obie funkcje tj. właściwej władzy w sprawie badania zdadności drogowej i organu nadzoru pełni Fińska Agencja Transportowa (TRAFI). Działalność obejmująca nadzór nad SKP, finansowana jest stałą opłatą wnoszoną przez stację kontroli pojazdów z tytułu każdego wykonanego badania.

Szwecja: Właściwą władzą w sprawach badań technicznych w Szwecji jest Szwedzka Agencja Transportowa. Jej działalność w obszarze badań technicznych jest finansowana stałą opłatą stanowiącą część należności za badanie techniczne.

Chorwacja: W Chorwacji właściwą władzą ds. badań technicznych pojazdów jest Minister Spraw Wewnętrznych, który uprawniał podmiot „*Chorwackie Centrum Pojazdów*” do wykonywania badań technicznych. Podmiot ten posiada sieć SKP. Nadzór nad jakością badań sprawuje Automobil Klub Chorwacji. Nadzór nad działalnością obu instytucji sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych. Działalność nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, finansowana jest stałą opłatą będącą częścią należności za badanie techniczne.

Węgry: Na Węgrzech działania związane z systemem badań technicznych pojazdów wykonuje Narodowa Władza Transportowa Węgier, która utrzymuje się z wpływów pochodzących z wykonywanych usług – organizacja ta otrzymuje 80% opłaty z tytułu każdego badania technicznego, z kolei z tytułu swojej działalności odprowadza stały podatek do budżetu państwa.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Użytkownicy pojazdów	19 mln	SAMAR	Bezpośrednie/ Oddziaływanie związane z przeprowadzaniem okresowych badań technicznych – aktualna cena za badanie techniczne uiszczana przez właściciela pojazdu zostanie powiększona o kwotę przeznaczoną na funkcjonowanie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi. Do dalszych wyliczeń przyjęto liczbę ponad 15 mln 680 tys. przeprowadzanych corocznie badań technicznych pojazdów, co jest związane z faktem, iż nie wszystkie pojazdy podlegają corocznym badaniom technicznym, np. samochody osobowe, pojazdy ciężarowe do 3,5 tony, ciągniki rolnicze, motocykle, motorowery.

Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny – na podstawie wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych	Pośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	1	-	Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

Projekt ustawy 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 Kłodzku,
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 Warmińsko – 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

Projekt rozporządzenia będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2016 r.)	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	0	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	188,1mln
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transportowy Dozór Techniczny	23,66	62,72	62,72	62,72	62,72	62,97	62,97	62,97	62,97	62,97	62,97	652,33 mln
Wydatki ogółem												
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transportowy Dozór Techniczny	29,61	58,28	57,83	62,20	63,91	49,31	45,25	41,82	47,07	47,66	58,00	560,95 mln
Saldo ogółem												
budżet państwa	0	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	18,81	188,1mln
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transportowy Dozór Techniczny	-5,95	-14,37	-13,92	-18,29	-20	-5,4	-1,34	2,09	-3,16	-3,75	-14,09	-98,2

Źródła finansowania	Źródło finansowania wynikające z przedmiotowego rozporządzenia - opłata 4 zł od każdego badania technicznego przeznaczzonego na FZPJBTP.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Zestawienie dochodów i wydatków właściwych dla opisanego rozporządzenia należy interpretować łącznie z Oceną Skutków Regulacji sporządzoną dla projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.</p> <p>Opłata przeznaczona na FZPJBTP została ustalona na poziomie 4zł. W Polsce wykonuje się ok. 15 mln 680 tys. badań technicznych pojazdów rocznie. Nadzór nad systemem badań technicznych w znacznej mierze sfinansowany byłby przez ww. opłaty poziomie 4 zł za każde badanie techniczne. Dodatkowo projektuje się wprowadzenia zastrzeżenia w tym zakresie wskazującego, iż wysokość opłaty za każde badanie techniczne pojazdów nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski. Łączne koszty ponoszone przez rodzinę, obywateli posiadających pojazdy oraz gospodarstwa domowe wyniosą 62,72 mln rocznie, przy czym w pierwszym roku funkcjonowania przepisów, tj. od 20 maja 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. koszty wyniosą 23,66 mln zł za ten okres. Opłata przeznaczona na nadzór nad systemem badań technicznych stanowiłaby element opłaty za badanie techniczne pojazdu a następnie odprowadzana przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, na analogicznych zasadach, jak to obecnie odbywa się w przypadku opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), stanowiącej przychód Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Opłata ta stanowić będzie kategorii wydatków ponoszonych przez rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe.</p> <p>Opłata przeznaczona na FZPJBTP stanowi jedno ze źródeł finansowania całości nadzoru nad systemem jakości badań technicznych, inne przewidziane w projektowanej zmianie ustawy to podniesienie opłaty za sprawdzenie skp o 700 zł, opłata za sprawdzenie ośrodka szkolenia – 1000 zł, opłata za egzamin dla diagnostów – 450 zł, od 2023 r.: opłata za badanie pojazdów ADR – 102 zł, - opłata za badanie pojazdów po zmianach konstrukcyjnych – 112,2 zł. Wykazane powyżej wartości w tabeli wpływów na sektor finansów publicznych obejmuje jedynie dochody z tytułu opłaty przeznaczonej na FZPJBTP. Wartości ujemne wskazane w saldzie ogólnym, których w całości nie pokryje opłata w wysokości 4 zł, pokryte zostaną z</p>

	innych źródeł finansowania przewidzianych w projektowanej ustawie. Mając na względzie, iż od 2019 r. całość nadzoru nad systemem badań technicznych będzie posiadała ogólne saldo dodatnie, możliwe będzie odprowadzanie 30% zysku z opłat przeznaczonych na FZPJBTP do budżetu państwa, co w skali każdego roku wyniesie 18,81 mln.
--	--

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 2016 r.)	Użytkownicy pojazdów poddający pojazdy badaniu technicznemu	23,66	62,72	62,72	62,72	62,97	62,97	652,33
	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		Stworzenie FZPJBTP Pojazdów wpłynie na zapewnienie wdrożenia przepisów dyrektywy 2014/45/UE, a z drugiej – na wprowadzenie rozwiązań, które zapewnią stworzenie spójnego, kompleksowego i sprawnie funkcjonującego systemu dotyczącego badań technicznych pojazdów oraz działalności stacji kontroli pojazdów, które to w świetle obecnie obowiązujących przepisów nie są w pełni kompatybilne zarówno z wymogami unijnymi, a także ze standardami zapewniającymi jak najwyższy poziom jakości i bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Opłata 4 zł na FZPJBTP skierowana jest do wszystkich użytkowników pojazdów poddających pojazdy badaniom technicznym: obywateli, rodzin, gospodarstw domowych, a także do przedsiębiorstw różnego rozmiaru.						

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

☐ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ inne:

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ 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