

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia r.

**w sprawie wysokości opłat za
udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien
odpowiadać pojazd oraz promesy**

Na podstawie art. 67 ust. 14 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. Wysokość opłaty za udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu wynosi 600 zł.

§ 2. Wysokość opłaty za udzielenie promesy wynosi 300 zł.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

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

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wysokości opłat za udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd oraz promesy, stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 67 ust. 14 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Poprzez zmianę dokonaną na poziomie ustawy, polegającą na przeniesieniu kompetencji do wydawania w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zaistniała konieczność określenia stawek za dokonywanie tych działań. Mając na uwadze wydanie w 2015 roku 1190 odstępstw oraz prognozowaną podobną liczbę na kolejne lata, uwzględniając pracochłonność związaną z procedurami podczas rozpatrywania wniosków w przedmiotowych sprawach, oraz zapewnienie wpływów do budżetu Państwa, wysokość opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych określono na poziomie 600 zł za odstępstwo oraz 300 zł za wydanie promesy.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

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

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie podlega notyfikacji.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wysokości opłat za udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd oraz promesy</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</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 Tina Lewandowska tina.lewandowska@mib.gov.pl Telefon 22-630-12-50</p>	<p>Data sporządzenia 30.09.2016 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?

W związku z zawartą w ustawie o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, nową delegacją dotyczącą określenia wysokości opłat za udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu oraz promesy, wydaje się niniejsze rozporządzenie.

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

W przedmiotowym rozporządzeniu dokonuje się określenia stawek za udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu oraz promesy.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele pojazdów	19 mln	Źródło – SAMAR	Oddziaływanie związane z występowaniem do TDT o wydanie odstępstwa od warunków technicznych pojazdów lub promesy, a także w związku z koniecznością przeprowadzenia badania technicznego pojazdu lub opinii rzeczoznawcy.
TDT	1190	DTD-MIB	Przejęcie nowych obowiązków związanych wydawaniem odstępstw od warunków technicznych pojazdu oraz promes.

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 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 Kolej,
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 Automobilów 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

budżet państwa	3420 0	8550 0	9837 0	1130 40	1299 60	1494 90	1859 40	1725 30	1810 80	1901 70	1997 10	153999 0
JST												
ITS												
TDT	2311 0	1195 00	1495 30	1837 60	2232 40	2688 10	3538 60	3225 70	3425 20	3637 30	3859 90	273662 0

Źródła finansowania	Właściciel pojazdu, ubiegający się o uzyskanie odstępstwa lub promesy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Źródło danych: TDT, oraz w zakresie liczby odstępstw wydanych w roku 2015 – DTD MIB.</p> <p>Mając na uwadze wydanie w 2015 roku 1190 odstępstw oraz prognozowaną podobną liczbę na kolejne lata, uwzględniając pracochłonność związaną z procedurami podczas rozpatrywania wniosków w przedmiotowych sprawach, oraz zapewnienie wpływów do budżetu Państwa, wysokość opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych określono na poziomie 600 zł za odstępstwo oraz 300 zł za wydanie promesy.</p> <p>Z oszacowanych ilości wydanych odstępstw od warunków technicznych pojazdów w ostatnich latach przyjęto, iż w pierwszym roku po wejściu projektowanych przepisów (tj. od 20 maja 2018 r.), zostanie przyjętych ok. 200 wniosków ws. odstępstw oraz promes. Szacuje się, iż 10 % z tej liczby będą to wnioski o promesy (czyli 20 sztuk), a 90% to wnioski o wydanie odstępstw (czyli 180 sztuk). W kolejnym roku szacuje się wpłynięcie ok 500 wniosków, z czego 50 to wnioski o promesy. Do tego, w pierwszym roku działania, TDT poniesie koszt związany z zatrudnieniem dwóch osób do wykonywania czynności związanych z wydawaniem odstępstw i promes, co oszacowano na koszt rzędu 10000 zł (koszt na wyposażenie stanowisk pracy) oraz koszt 80.000 rocznie (koszt związany z pensjami dla dwóch pracowników w skali roku). EW roku „0” czyli od 20 maja 2018 r. szacuje się wydatek TDT na pensje rzędu 46690 zł oraz 10000 wydatek na wyposażenie stanowisk pracy. Czyli koszt 56690 zł.</p> <p>W każdym następnym roku szacuje się wzrost liczby odstępstw i promes o łącznie 15%. Czyli np. w roku „2” liczba ogólna 500 będzie powiększona o prognozowane 75 sztuk. W roku „6” szacuje się już wzrost nieco mniejszy, tj. na poziomie 10%, a w latach kolejnych 5%.</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 mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw właściciele stacji kontroli pojazdów – wzrost opłat SKP za poświadczenie							
	właściciele pojazdów – nowe opłaty dla obywateli ubiegających się o odstępstwo lub promesę							
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		Źródło danych: TDT oraz w zakresie liczby odstępstw wydanych w roku 2015 – DTD MIB.	
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			
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.)			
Brak.			