.Projekt z dnia 22 października 2020 r.

**ROZPORZĄDZENIE**

**MINISTRA INFRASTRUKTURY[[1]](#footnote-1))**

z dnia .............................. 2020 r.

**w sprawie wysokości opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd**

Na podstawie art. 67 ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568 i 695, 1087 i 1517) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wysokość opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd wynosi 450 zł.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**UZASADNIENIE**

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd jest podyktowana koniecznością wykonania przepisu art. 67 ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca   
1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana wprowadzona w art. 67 ww. ustawy, przenosząca kompetencje do wydawania w drodze decyzji administracyjnej, odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wprowadziła ponadto delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, aby określił w drodze rozporządzenia wysokość opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd. Przy czym ustawodawca ograniczył wysokość opłaty do 600 zł. W rozporządzeniu ustalono opłatę w wysokości 450 zł. Powyższa kwota wynika z wyliczeń przedstawionych w OSR.

Planuje się, że rozporządzenie wejdzie w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461). Powyższy termin uznaje się za wystarczający na dostosowanie się do projektowanych przepisów. Zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie przyjęciu proponowanego terminu wejścia w życie rozporządzenia.

**Wpływ projektowanego rozporządzenia na działalność mikroprzedsiębiorców, małych   
i średnich przedsiębiorców**

Zmiana przepisów będzie miała pozytywny wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców z uwagi na skrócenie okresu prowadzonego postępowania w sprawie wydania odstępstwa od warunków technicznych, które obecnie trwa ok 90 dni. Jednocześnie należy wskazać, że będzie się to wiązało z dodatkowymi kosztami, jakie poniosą wnioskujący o wydanie odstępstwa od warunków technicznych. Szczegóły wyliczeń zawarte są w OSR.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z § 27 ust. 4 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.)* projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Krzysztof Tomczak – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia 22.10.2020**  **Źródło:**  Wybierz element.  **Nr w wykazie prac**  **……….** | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia Ministra Infrastruktury *w sprawie wysokości opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd* jest podyktowana koniecznością wykonania nowej delegacji ustawowej zawartej w art. 67 ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana wprowadzona w art. 67 ww. ustawy, przenosząca kompetencje do wydawania w drodze decyzji odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wprowadziła ponadto delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, aby określił w drodze rozporządzenia wysokość opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd. Przy czym ustawodawca ograniczył wysokość opłaty do 600 zł. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W przedmiotowym rozporządzeniu dokonuje się określenia stawek za wydanie odstępstwa od warunków technicznych pojazdu. Efektem tej zmiany będzie sprawna i terminowa obsługa obywateli w tym zakresie. Dodatkowo określenie realnych kosztów przy wykonywaniu tego zadania, które będą odzwierciedlone w opłacie za wydanie przedmiotowego odstępstwa, nie będzie obciążać budżetu państwa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inne kraje UE również wydają odstępstwa od warunków technicznych pojazdów lub stosują procedury równorzędne. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | | | Wielkość | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | |
| Dyrektor TDT – organ który będzie wydawał odstępstwa | | | | | 1 | | | | | | | Informacja własna | | | | | | | | | | | TDT obecnie posiada kompetentny personel w zakresie warunków technicznych pojazdów. Między innymi TDT prowadzi procedury dotyczące udzielania i uznawania dopuszczeń jednostkowych dla pojazdów samochodowych. Ewentualne szkolenia pracowników TDT odbyłyby się w ramach wewnętrznego systemu podnoszenia kwalifikacji pracowników i nie będą generować dodatkowych kosztów. Dyrektor TDT jako organ uprawniony do wydawania odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd będzie pobierał opłatę, która będzie opłatą jednorazową, ponoszoną przez zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania odstępstwa, które jest wydawane bezterminowo. Ponadto, opłata ta jest ograniczona ustawowo. | | | | | |
| Właściciele pojazdów wnioskujących o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów | | | | | Około 1400 wnioskodawców | | | | | | | Informacja własna | | | | | | | | | | | Bezpośrednie – w celu uzyskania odstępstwa od warunków technicznych pojazdów właściciel pojazdu będzie musiał złożyć wniosek do Dyrektora TDT. Obecnie taki wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu. Wprowadzona zmiana nie wpłynie na zwiększenie obowiązków obywateli. | | | | | |
| Minister Infrastruktury | | | | | 1 | | | | | | | Informacja własna | | | | | | | | | | | Opierając się na wiedzy o ilości wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy, szacuje się około 280 odwołań od negatywnych decyzji o odstępstwo (ok. 20% wydanych decyzji). Obecny etat zostanie przesunięty do innych zadań jednocześnie będzie odpowiedzialny za rozpatrywanie ww. odwołań. | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych zostanie przesłany do następujących podmiotów:  1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego  2. Forum Związków Zawodowych  3. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji  4. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce  5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego  6. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny  7. Liga Obrony Kraju  8. Instytut Transportu Samochodowego  9. Związek Powiatów Polskich  10. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce  11. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego  12. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów  13. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych  14. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji  15. Przemysłowy Instytut Motoryzacji  16. Instytut Badawczy Dróg i Mostów  17. Transportowy Dozór Techniczny  18. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Oddział Kłudzienko  19. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego  20. Związek Pracodawców Motoryzacji  21. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa  22. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych  23. Związek Dealerów Samochodów  24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego  25. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)  26. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa  27. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL  28. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)  29. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych  30. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej  31. Transport i Logistyka Polska  32. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT  33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)  34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych  35. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej  36. Pracodawcy Transportu Publicznego  37. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych  38. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie  39. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.  40. Rada Dialogu Społecznego  41. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców  42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych  43. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców  44. Business Centre Club  45. Konfederacja Lewiatan  46. Pracodawcy RP  47. Federacja Przedsiębiorców Polskich  48. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów  49. Związek Rzemiosła Polskiego  50. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”  Uwagi podmiotów zostaną omówione w raporcie z konsultacji.  Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2019 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** | | 0,51 | | 0,82 | | 0,82 | | | 0,82 | 0,83 | | | | 0,81 | | 0,83 | | | 0,83 | | 0,83 | | | 0,83 | | 0,81 | | 8,74 | |
| budżet państwa | | 0,06 | | 0,11 | | 0,11 | | | 0,11 | 0,11 | | | | 0,09 | | 0,10 | | | 0,10 | | 0,10 | | | 0,10 | | 0,08 | | 1,08 | |
| JST | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | |
| TDT | | 0,40 | | 0,63 | | 0,63 | | | 0,63 | 0,63 | | | | 0,63 | | 0,63 | | | 0,63 | | 0,63 | | | 0,63 | | 0,63 | | 6,7 | |
| Minister Infrastruktury | |  | |  | |  | | |  |  | | | |  | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  | |
| NFZ | | 0,01 | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | 0,02 | | | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | 0,19 | |
| FUS | | 0,04 | | 0,06 | | 0,07 | | | 0,07 | 0,07 | | | | 0,07 | | 0,07 | | | 0,08 | | 0,08 | | | 0,08 | | 0,08 | | 0,77 | |
| FP | | 0,00 | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | 0,01 | | | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | 0,06 | |
| **Wydatki ogółem** | | 0,27 | | 0,26 | | 0,28 | | | 0,29 | 0,30 | | | | 0,35 | | 0,31 | | | 0,32 | | 0,33 | | | 0,33 | | 0,39 | | 3,43 | |
| 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 | |
| TDT | | 0,27 | | 0,26 | | 0,28 | | | 0,29 | 0,30 | | | | 0,35 | | 0,31 | | | 0,32 | | 0,33 | | | 0,33 | | 0,39 | | 3,43 | |
| Minister Infrastruktury | |  | |  | |  | | |  |  | | | |  | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  | |
| NFZ | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | |
| FUS | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | |
| FP | | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | | | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | | | 0 | | 0 | | 0 | |
| **Saldo ogółem** | | 0,23 | | 0,45 | | 0,45 | | | 0,45 | 0,44 | | | | 0,39 | | 0,42 | | | 0,43 | | 0,42 | | | 0,42 | | 0,36 | | 4,46 | |
| budżet państwa | | 0,06 | | 0,11 | | 0,11 | | | 0,11 | 0,11 | | | | 0,09 | | 0,10 | | | 0,10 | | 0,10 | | | 0,10 | | 0,08 | | 1,08 | |
| JST | | 0.00 | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | |
| TDT | | 0,12 | | 0,25 | | 0,24 | | | 0,24 | 0,23 | | | | 0,20 | | 0,22 | | | 0,22 | | 0,21 | | | 0,21 | | 0,17 | | 2,32 | |
| Minister Infrastruktury | |  | |  | |  | | |  |  | | | |  | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  | |
| NFZ | | 0,01 | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | 0,02 | | | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | 0,19 | |
| FUS | | 0,04 | | 0,06 | | 0,07 | | | 0,07 | 0,07 | | | | 0,07 | | 0,07 | | | 0,08 | | 0,08 | | | 0,08 | | 0,08 | | 0,77 | |
| FP | | 0,00 | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | 0,01 | | | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | 0,06 | |
| Źródła finansowania | | | Źródłem finansowania nowych zadań wykonywanych przez TDT będzie opłata uiszczana przez wnioskodawców w wysokości 450 zł za wydanie decyzji. Przy obliczaniu dochodu z tego tytułu projektodawca oparł się na średniej rocznej liczbie wydawanych decyzji dotyczących odstępstw tj. 1400 (wielkość populacji wskazana w pkt 4 OSR).  Opłata w wysokości 450 zł będzie pokrywała wszelkie koszty i wydatki związane z wydaniem odstępstwa od warunków technicznych pojazdów, na które składają się: usługi telekomunikacyjne, koszt materiałów eksploatacyjnych(druk i wysyłka w przypadku zawiadomień oraz druki wysyłka w przypadku decyzji), Internet, koszt materiałów eksploatacyjnych – drukarka, media, wynagrodzenie zasadnicze w wysokości 5000 zł netto dla dwóch pracowników, wyposażenie pracowników w komputery, wyposażenie biura w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, składki ZUS, ZFŚS, PEFRON.” | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | W zakresie art. 67 prd dla określenia ciężarów finansowych wnioskodawców zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt 6 bowiem wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni koherentna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych. Przy dokonywaniu kalkulacji w zakresie wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość przedmiotowej regulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) oraz będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez Ministra Rozwoju i Finansów.  W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EUR (kurs średnioroczny).  Metodologia jaką posługiwał się projektodawca obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych, w oparciu o wieloletnie doświadczenie w zakresie wydawania decyzji odnośnie homologacji oraz poświadczeń dotyczących stacji kontroli pojazdów.  Przychód budżetu państwa stanowi w każdym roku 30 % zweryfikowanego zysku TDT oraz 51 % PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących pracę związaną z odstępstwami.  Przychód JST stanowi w każdym roku 41% PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z odstępstwami.  Mając na uwadze dotychczas wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu liczbę decyzji dot. odstępstw od warunków technicznych, przy uśrednieniu tych ilości, liczbę odstępstw w 2020 r. oraz kolejnych prognozowanych latach ustalono na poziomie 1400. Co istotne, w pierwszym roku po wejściu projektowanych przepisów (tj. od 1 czerwca 2020 r.), zostanie przyjętych ok. 887 wniosków w sprawie odstępstw. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **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 2019 r.) | Właściciele pojazdów wnioskujących o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | - 0,25 | | | - 0,49 | | | | - 0,49 | | | - 0,49 | | | | - 0,49 | | | - 0,49 | | - 5,15 | | |
| W ujęciu niepieniężnym | Właściciele pojazdów wnioskujących o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | | Skrócenie okresu trwania postępowania, które obecnie trwa ok 90 dni | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (dodaj/usuń) | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (dodaj/usuń) | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | Do wykonania szacunków w pkt 7 zostało przyjęte, iż 2020 r. zostanie wydanych 887 decyzji o odstępstwach (przy założeniu, że projektowane przepisy wejdą w życie od 1 czerwca 2020 r), natomiast w każdym kolejnym roku ilość wydanych decyzji o odstępstwach wskazana została na poziomie 1400 sztuk. Natomiast dodatkowy ciężar, jaki poniosą wnioskujący o odstępstwa od warunków technicznych to 440 zł (450 zł – 10 zł). W powyższych kalkulacjach uwzględnione zostały wpływy, jakie odnotują obywatele/rodzona/gospodarstwa domowe, z tytułu wynagrodzenia dwóch nowozatrudnionych pracowników w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem decyzji o odstępstwach (5000 zł netto/mc/os). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: … | | | | | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: … | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak wpływu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: … | | | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | | Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na pozostałe obszary. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie w 14 dni od dnia ogłoszenia. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zostanie przeprowadzona ewaluacja interwencji po roku, 2 latach i po 5 latach celem sprawdzenia rzeczywistego obciążenia pracą w TDT. Obejmie ona 20% liczby wniosków, związanej z nimi pracochłonności rozpatrzenia, a w konsekwencji weryfikacja zasadności obciążenia finansowego właścicieli pojazdów przyjętą stawką opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1. ) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz.2257 oraz z 2020 r. poz. 1722 i 1927). [↑](#footnote-ref-1)