

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Projektowana regulacja oddziałuje na:

- właścicieli i posiadaczy pojazdów
- podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów;
- podmioty niebędące przedsiębiorstwami prowadzące działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów,
- producentów, importerów oraz podmioty wprowadzające w ramach wewnątrz-wspólnotowego nabycia nowe pojazdy samochodowe,
- jednostki badawcze upoważnione do badań homologacyjnych,
- rzeczoznawców samochodowych, diagnostów,
- oraz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu został zamieszczony w BIP Ministerstwa Infrastruktury oraz rozesłany do następujących organizacji :

1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;
3. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
6. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny ;
7. Instytut Transportu Samochodowego;
8. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
9. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
10. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
11. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
12. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
13. Związek Pracodawców Motoryzacji;
14. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;
15. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
16. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – PIMOT;
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich – Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji SIMP w Warszawie;
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
19. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego;

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu spowoduje utworzenie Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów w strukturze organizacyjnej Transportowego Dozoru Technicznego jako właściwego w sprawach homologacji pojazdów, odstępstw od warunków technicznych, rzeczoznawców samochodowych oraz wydawania

świadectw homologacji co spowoduje konieczność zwiększenia wydatków ponoszonych przez TDT.

Do realizacji tych zadań zostaną wykorzystane dotychczasowe doświadczenia TDT jako jednostki inspekcyjnej. TDT posiada stosowne procedury, które będą mogły być wykorzystane do prawidłowego wykonywania tych zadań. Działalność Centrum Homologacji będzie mogła być włączona do funkcjonującego w TDT systemu jakości i poddana ocenie przez Polskie Centrum Akredytacji w celu rozszerzenia zakresu akredytacji TDT.

Prawidłowe funkcjonowanie Centrum Homologacji będzie wiązało się ze zmianą Statutu TDT i zwiększenia zatrudnienia w 2009 r. o 10 osób. Współpraca z zagranicą oraz udział w pracach komisji UE i Grup roboczych EKG ONZ związanych z zagadnieniami homologacji będzie należało do zadań istniejących struktur TDT.

Obsługa ww. Centrum Homologacji pod względem finansowym, zaopatrzenia materiałowego, audytu finansowego, kontroli wewnętrznej i innym, będzie wykonywana przez istniejące w strukturach TDT wydziały i stanowiska pracy. Usprawni to funkcjonowanie Centrum Homologacji i obniży koszty jego utworzenia.

TDT posiada kadre, która w pierwszej fazie zaangażuje się do tworzenia i funkcjonowania Centrum Homologacji, natomiast docelowo przewiduje się zatrudnienie nowych pracowników.

Biorąc pod uwagę dodatkowe zadania, a także przewidywany wzrost liczby pracowników Centrum Homologacji niezbędne jest zatrudnienie co najmniej 10 osób do realizacji zadań przypisanych Centrum Homologacji.

Przy założeniu, że:

- średnia miesięczna płaca wynosi **4200,00 zł brutto**,
- średni koszt utrzymania pracownika w miesiącu wynosi **4300 zł brutto**,
- pochodne od wynagrodzeń (składki na ubezpieczenia społeczne 17,23% wynagrodzenia, dodatkowe wynagrodzenie roczne oraz pozostałe świadczenia na rzecz pracowników) - ok. **2300,00 zł** miesięcznie,

łącna kwota jaka powinna zostać przewidziana dla Transportowego Dozoru Technicznego na utworzenie i utrzymanie jednego stanowiska pracy oraz koszty osobowe pracownika wykonującego zadania Centrum Homologacji wyniesie **129600,00 zł** w skali roku, a dla 10 etatów **1 296 000,00 zł**. Jednorazowy koszt utworzenia stanowiska pracy szacuje się w wysokości 5800zł brutto/1 osobę; dla 10 pracowników **58000,00 zł**. Łączna kwota wydatków TDT na 10 etatów dla dodatkowych pracowników zatrudnionych w Centrum Homologacji oraz wyposażenie ich stanowisk pracy na 2009 rok szacowana jest na poziomie ok. **1354000,00 zł**.

Należy dodatkowo uwzględnić odpowiednią kwotę środków przeznaczonych na zagraniczne delegacje służbowe w związku wymaganym udziałem TDT w pracach komisji UE i Grup roboczych EKG ONZ związanych z zagadnieniami homologacji pojazdów, przedmiotu lub części wyposażenia pojazdu. Przyjmując 20 wyjazdów rocznie przy założeniu 5500,00 zł /wyjazd/osobę; szacujemy iż kwota wydatków przeznaczonych na delegacje zagraniczne wyniesie **110 000,00 zł**.

Łącznie koszty utrzymania Centrum Homologacji na 2009 r. wyniosą **1354000,00 zł + 110000,00 zł = 1 464 000,00 zł**.

Ponadto wdrożenie przepisów projektowanej ustawy spowoduje również konieczność zwiększenia wydatków ponoszonych przez TDT spowodowanych dodatkowymi czynnościami w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i utworzenia wydziału ds. kontroli SKP. Zgodnie z art. 65 ust. 1 proponowanej ustawy, niezależnie od czynności

kontrolnych przeprowadzanych na podstawie porozumień, o których mowa w art. 62 ust. 4 i art. 64 ust. 4, Dyrektor TDT może wykonać nie częściej niż raz w roku kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

- 1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 60 ust. 4 pkt 5;
- 2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
- 3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, iż zgodnie ze zmianami w ustawie prawo o ruchu drogowym wprowadzonymi w 2004 r. w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1808), Transportowy Dozór Techniczny, zgodnie z art. 83 ust. 4, od 21 sierpnia 2004 r. dokonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów oraz wystawia poświadczenia w formie decyzji dla stacji na okres nie dłuższy niż 5 lat. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż na podstawie ewidencji prowadzonej przez TDT na dzień 31.07.2008 r. liczba stacji prowadzących działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów wynosi 3500.

Uwzględniając taką ilość stacji oraz przy założeniu (na podstawie proponowanego art. 65 ust. 1, że kontrolę SKP należałoby wykonać nie częściej niż raz w roku, przy założeniu, że w każdym roku powinno się skontrolować minimum 25% stacji, tj. 875 stacji (należy również uwzględnić, że może zaistnieć sytuacja wymagająca kontroli wszystkich SKP w ciągu jednego roku, tj. 3500). Do tej ilości należy dodać jeszcze stacje kontroli pojazdów, które na podstawie art. 64 ust.1 proponowanej ustawy będą dodatkowo nadzorowane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (dotyczy to stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez szkoły oraz stacje kontroli pojazdów prowadzonych przez jednostki sektora finansów publicznych oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej), to jest 100 stacji. W sumie daje to co roku 975 stacji. W związku z tym, że stacje kontroli pojazdów znajdują na terenie całej Polski, gdzie dojazd do niektórych z nich jest utrudniony oraz w związku z tym, że podczas kontroli inspektorzy TDT używają specjalistycznego sprzętu, to dojazd do nich musi odbywać się samochodami osobowymi.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz wymagania, które wynikają z posiadanej przez TDT akredytacji PCA m.in. w zakresie sprawdzania stacji kontroli pojazdów oraz wynikających z tego procedur, sprawdzenie SKP przeprowadza 2 inspektorów TDT.

Czas pracy takiego zespołu dwuosobowego na poszczególnej stacji podczas kontroli w zakresie:

- 1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 60 ust. 4 pkt 5 ustawy;
- 2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
- 3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

wynosi co najmniej 3 godziny, aby kontrola ta była przeprowadzona i wykonana 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 – 97 zł . Ponadto dojazd zespołu z siedziby do danej stacji SKP, który średnio należy przyjąć 135 km oraz czas dojazdu ok. 2 godzin, są kosztami, które należy uwzględnić przy wyliczaniu kosztów związanych ze sprawdzaniem SKP przez TDT. Koszty związane z czynnościami kontrolnymi jednej stacji kontroli pojazdów zostały przedstawione poniżej:

- 1) Koszt dojazdu: 135 km (z siedziby TDT do SKP) x 0,7846 zł (stawka za 1 km zgodnie z Rozporządzenie 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) = 105,92 zł,
- 2) Czas pracy zespołu: 6h (3h x 2 osoby) x 97 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 582,00 zł,
- 3) Czas dojazdu zespołu: 2h x 97 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 291,00 zł,

RAZEM 105,92 zł + 582,00 zł + 291,00 zł = 978,92 zł x 975 stacji rocznie = 954 447,00 zł

Z powyższego zestawienia wynika, że dodatkowe czynności kontrolne obciążąby Transportowy Dozór Techniczny w wysokości 954 447,00 zł rocznie przy założeniu, że kontroli będzie poddanych 25% stacji.

TDT jest państwową osobą prawną. Zgodnie z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.) TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. TDT nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT zgodnie z art. 42 ust. 3 ustawy o dozorcze technicznym.

Przychodami TDT będą m.in.:

- 1) przychody z opłat, o których mowa w art. 23, ust. 1 pkt 3 lit. a), b), d), ust. 2 pkt 2, ust. 5 pkt 2;
- 2) przychody z opłat, o których mowa w art. 60 ust.4 oraz art. 66 ust. 3.

Ww. czynności mają charakter czynności administracyjno-prawnych i podobnie jak czynności dozoru technicznego podlegają zasadom rozliczania zgodnie z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.)

W związku z powyższym należałoby zabezpieczyć środki finansowe dla TDT na wykonywanie zaproponowanych zadań w następujący sposób:

1. Pobieranie opłat związanych z prowadzeniem Centrum Homologacji, tzn. opłat za wydanie i rozszerzenie świadectwa homologacji, wydawanie zezwoleń na jednostkowe dopuszczenie pojazdu, przekazanie informacji o uzyskanym świadectwie homologacji. Obliczenia przeprowadzono na podstawie szacunkowej ilości wydanych świadectw oraz zmian lub rozszerzeń świadectw homologacji, tj.:
 - a) **opłata za wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu:**
 - 360 szt. x 1600,00 zł = 576 000 zł,
 - b) **opłata za zmianę lub rozszerzenie świadectwa homologacji:**
 - 600 szt. x 400,00 zł = 240 000,00 zł,
 - c) **opłata za świadectwa typu, wyposażenia i części:**
 - 1000 szt. x 400,00 zł = 400 000,00 zł,
 - d) **opłata za przekazanie informacji o uzyskanym świadectwie homologacji wydanych zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji:**
 - 600 szt. x 95,00 zł = 57000,00 zł,
 - 400 szt. x 475,00 zł = 190000,00 zł,
 - e) **opłata za wydanie zwolnienia z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji:**

– 92 220 zł,

f) opłata za odstępstwa od warunków technicznych:

– 60 000 zł,

Planowane wpływy na 2008 r. z działalności Centrum Homologacji (a+b+c+d+e+f) wyniosą 1 615 220,00 zł.

Wpływy z działalności Centrum Homologacji należy pomniejszyć o opłatę katalogową (art. 22 ust. 5), którą TDT będzie musiało przekazać jednostce prowadzącej katalog, tj.:

960 szt. x 1,00 zł = 960,00 zł

2. Podniesienie opłaty za wydanie poświadczenia z kwoty 700 zł do 1400 zł (jak wynika z wyżej przedstawionego wyliczenia obecna kwota za wydanie poświadczenia nie pokrywa w pełni kosztów związanych ze sprawdzaniem SKP i ponoszonych przez TDT). W przypadku podniesienia tej kwoty zostaną pokryte tylko częściowe koszty związane z kontrolą SKP. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w okresie od września 2007 r., a następnie cały 2008 r. oraz do końca sierpnia 2009 roku nie będzie sprawdzanych SKP już działających (mogą być tylko sprawdzenia nowych stacji, jednak ilości te będą niewielkie), a co za tym idzie nie przewiduje się osiągnięcia przychodów z tej działalności przez TDT lub będą one w znikomej kwocie, ponieważ zgodnie z ustawą z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1808), Transportowy Dozór Techniczny, na podstawie z art. 83 ust. 4, od 21 sierpnia 2004 r. dokonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów oraz wystawia poświadczenia w formie decyzji dla stacji na okres nie dłuższy niż 5 lat. Jednym ze źródeł finansowania tego zadania byłoby podniesienie opłaty za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów na potrzeby wydania poświadczenia z kwoty 700 zł do co najmniej 1000 zł (jak wynika z wyżej przedstawionego wyliczenia obecna kwota za wydanie poświadczenia nie pokrywa w pełni kosztów związanych ze sprawdzaniem SKP i ponoszonych przez TDT). W przypadku podniesienia tej kwoty zostaną pokryte tylko częściowe koszty związane z kontrolą SKP.

Przewidywany koszt badania w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego został w projekcie ustawy określony maksymalnie na kwotę 5000 EURO. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia opłatę za badania przeprowadzane w procedurze dopuszczenia jednostkowego w zależności od zakresu przeprowadzanego badania oraz możliwości uznania dokumentów równoważnych wydanych w ramach niezharmonizowanej procedury homologacyjnej przeprowadzonej w innym państwie lub badań zgodności wykonanych w równoważnym systemie zatwierdzenia typu.

W przypadku pojazdu, który podlegał badaniom homologacyjnym wykonanym w ramach niezharmonizowanej procedury obowiązującej w innym państwie członkowskim np. Niemcy - ABE, i wykonano sprawdzenia zasadniczych układów i mechanizmów pojazdu związanych z bezpieczeństwem konstrukcji i bezpieczeństwem ruchu drogowego to badanie w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego w Polsce ograniczone zostanie do niezbędnego minimum a jego koszt można szacować w przedziale od 500 do 2000 zł. W Badaniu takim zostaną uznane wyniki badań i certyfikaty potwierdzające spełnienie wymagań warunków technicznych. Inne podejście będzie stosowane w przypadku pojazdu, który nie był poddany przez producenta żadnym badaniom technicznym lub homologacyjnym (np. niektóre pojazdy sprowadzane z Chin). W tym przypadku pojazd będzie podlegał procedurze pełnych badań

dla wykazania, że spełnia wszystkie wymagania konstrukcyjne i techniczne obowiązujące w ramach UE - w szczególności czy pojazd jest bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Koszt takich pełnych badań może osiągnąć wtedy kwotę do 5000 EURO.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie ustawy wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw poprzez stworzenie mechanizmów zwalczania nieuczciwej konkurencji w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie ustawy nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.