

Projekt z dnia 12 sierpnia 2025 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia2025 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem
stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów**

Na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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 2023 r. poz. 1070) załącznik do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Magdalena Miętus
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2025 r. (Dz. U. poz.)

TABELA OPŁAT ZA BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata w zł (zawiera podatek od towarów i usług VAT)
1	2	3
1	Okresowe badanie techniczne:	
1.1	motocykl, ciągnik rolniczy	94,00
1.2	samochód osobowy, autobus przeznaczony do przewozu nie więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą, samochód ciężarowy i specjalny do 3,5 t d.m.c., pojazd trójkołowy powyżej 0,4 t m.w. ¹⁾	149,00
1.3	samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	234,00
1.4	samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 16 t d.m.c., ciągnik samochodowy balastowy	269,00
1.5	autobus przeznaczony do przewozu więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą	304,00
1.6	przyczepa ciężarowa rolnicza do 1,5 t d.m.c.	61,00
1.7	przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 1,5 t do 6 t d.m.c	76,00
1.8	przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 6 t d.m.c.	107,00
1.9	przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna do 3,5 t d.m.c.	119,00
1.10	przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	249,00
1.11	przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 16 t d.m.c.	270,00
1.12	pojazd przystosowany do zasilania gazem (za badanie specjalistyczne)	96,00
1.13	tramwaj – wagon silnikowy	504,00
1.14	tramwaj – wagon przegubowy	604,00
1.15	tramwaj – wagon doczepny czynny	382,00
1.16	tramwaj – wagon doczepny bierny	168,00

1.17	trolejbus – badania elektryczne ²⁾	175,00
1.18	motorower	76,00
1.19	pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej	94,00
2	Ponowne sprawdzenie mechanizmów i zespołów w pojeździe, w którym stwierdzono usterki w trakcie badań technicznych w zakresie:	
2.1	skuteczności i równomierności działania hamulców	30,00
2.2	skuteczności działania hamulców tramwaju	183,00
2.3	skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu	76,00
2.4	ustawienia i natężenia świateł drogowych i świateł mijania	21,00
2.5	połączeń układu kierowniczego oraz jałowego ruchu koła kierownicy, luzów w zawieszeniu	30,00
2.6	toksyczności spalin	21,00
2.7	poziomu hałasu	30,00
2.8	geometrii kół jednej osi	55,00
2.9	działania amortyzatorów jednej osi	21,00
2.10	wszystkich innych usterek łącznie	30,00
3	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:	
3.1	określone usterki techniczne, warunki techniczne (osobno za każde określone warunki techniczne lub badany układ czy zespół pojazdu) ⁴⁾	30,00
3.2	po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	143,00
3.3	dane techniczne niezgodne ze stanem faktycznym	78,00
4	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:	
4.1	co do którego zachodzi podejrzenie, że nie spełnia określonych warunków technicznych ³⁾	30,00
4.2	po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	143,00
5	Pozostałe dodatkowe badania techniczne pojazdu:	
5.1	który ma być używany jako taksówka osobowa lub bagażowa (za warunki dodatkowe)	64,00
5.2	który ma być używany jako uprzywilejowany (za warunki dodatkowe)	76,00

5.3	który ma być używany do przewozu materiałów niebezpiecznych (za badanie specjalistyczne)		130,00
5.4	autobusu, który może poruszać się po drogach z prędkością 100 km/h (za badanie specjalistyczne)		192,00
5.5	do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego (za warunki dodatkowe)		73,00
5.6	w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym		125,00
5.7	o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym		76,00
5.8	skierowany przez starostę lub na wniosek posiadacza pojazdu	w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji	91,00
		jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska	143,00
5.9	w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenia elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego		143,00
5.10	pojazd, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym		76,00
5.11	dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego		183,00
5.12	o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (za każde stanowisko kierującego)		76,00
6	Sprawdzenie spełniania dodatkowych warunków technicznych dla niektórych pojazdów oraz pozostałe czynności przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów:		
6.1	prawidłowości przystosowania pojazdu silnikowego do ciągnięcia przyczepy ¹⁾		53,00
6.2	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym dla pojazdów przeznaczonych do wykonywania czynności na drodze ⁴⁾		32,00
6.3	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu osób ⁴⁾		73,00

6.4	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej ⁴⁾	62,00
6.5	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla autobusu szkolnego ⁴⁾	62,00
6.6	wykonanie numeru nadwozia	74,00
6.7	wykonanie numeru silnika	74,00
6.8	wykonanie tabliczki i jej umieszczenie	55,00
6.9	sporządzenie opinii (na wniosek właściciela pojazdu) do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych	125,00
6.10	pomiar prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych do 3,5 t d.m.c., związanych z zespołami i układami bezpieczeństwa jazdy ⁵⁾	390,00

O b j a ś n i e n i a :

- 1) W przypadku pojazdu przedstawionego do okresowego badania technicznego z adnotacją w dowodzie rejestracyjnym o treści: „przystosowany do ciągnięcia przyczepy” lub „HAK” nie pobiera się opłaty określonej w lp. 7.1 tabeli.
- 2) Pozostałe badania jak dla autobusu.
- 3) W przypadku gdy opłata za badanie techniczne pojazdu powstała z połączenia opłat określonych w lp. 4.1 i 5.1 tabeli byłaby większa od opłaty określonej w lp. 1 tabeli, pobiera się opłatę określoną w lp. 1 tabeli.
- 4) Opłata obowiązuje również przy okresowym badaniu technicznym.
- 5) Opłatę mogą stosować tylko stacje kontroli pojazdów wyposażone w przyrząd do pomiarów i oceny prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych do 3,5 t d.m.c., związanych z zespołami i układami bezpieczeństwa jazdy.

U w a g a :

Użyte w tekście skróty oznaczają:

m.w. — masa własna pojazdu,

d.m.c. — dopuszczalna masa całkowita pojazdu.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Obecnie obowiązujące *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 2023 r. poz. 1070) od prawie 21 lat nie było nowelizowane w zakresie wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Obecnie w Polsce opłata za badanie techniczne samochodu osobowego wynosi 98 zł i jest jedną z niższych opłat za przeprowadzenie tych badań w Unii Europejskiej.

Mając na względzie powyższe, niezależnie od prowadzonych prac legislacyjnych nad „projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw” w zakresie wprowadzenia ustawowych zmian w systemie badań technicznych pojazdów, w tym także cyklicznej waloryzacji opłat za te badania, zmiana wysokości opłat zostanie wprowadzona niniejszym rozporządzeniem.

Podstawą niniejszego projektu jest przeprowadzona analiza zawierająca strukturę kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów (SKP) oraz dynamikę ich zmian, w szczególności kosztów wynagrodzenia diagnostów, administrowania, nieruchomości, mediów i bieżącej eksploatacji urządzeń wraz z ich legalizacją, przeglądami i naprawami. Jednocześnie, ze względu na różnorodność tych obciążeń, racjonalnym będzie oszacowanie wzrostu cen za badanie techniczne w oparciu m. in. o wskaźnik cen towarów i usług, który jest kluczowym wskaźnikiem ekonomicznym i ma zasadnicze przełożenie na koszty ponoszone przez przedsiębiorców.

Istotnym elementem przeprowadzonej analizy był stosunkowo długi okres (ponad 20 lat), w którym opłaty pozostawały na niezmiennym poziomie, a w roku 2011 zostały - z punktu widzenia przedsiębiorców - obniżone z uwagi na wzrost podatku VAT z 22 do 23 procent. W ciągu tych 20 lat były różne okresy rentowności prowadzenia SKP. Dlatego też w ramach prowadzonej analizy kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców prowadzących taką działalność, wytypowano okresy, kiedy koszty prowadzenia SKP znacznie wzrosły i niewątpliwie wpłynęły na sytuację przedsiębiorców.

Analiza wykazała, że koszty utrzymania SKP w Polsce zasadniczo wzrosły w latach 2020-2024, głównie z powodów tj. wzrost płac, inflacji, wzrost kosztów energii, wynajmu i utrzymania infrastruktury wraz z aparaturą oraz opłat administracyjnych, podatków. Ponadto w 2020 r. zaczęła się w Polsce epidemia COVID-19, która spowodowała gwałtowny wzrost cen (znaczącą inflację), zaś w 2022 r. na obciążenia ponoszone przez przedsiębiorców znacząco wpłynęło wprowadzenie tzw. „Polskiego Ładu”, a w szczególności zmiana zasad opłacania składki zdrowotnej, jak i stały wzrost płacy minimalnej (wzrost kosztów utrzymania pracownika).

Zatem przedsiębiorcy nie mogą obecnie inwestować w wymianę wyeksploatowanych urządzeń oraz nowoczesne technologie, co negatywnie wpływa na jakość badań i – w konsekwencji – bezpieczeństwo na drogach.

Wskazany okres wykazuje nasilenie negatywnych skutków dla SKP, czyli:

- brak środków na podwyżki wynagrodzeń diagnostów powoduje odpływ wykwalifikowanych pracowników, co może skutkować obniżeniem jakości oraz liczby realizowanych badań technicznych,
- wysokie koszty legalizacji i eksploatacji urządzeń sprawiają, że przedsiębiorcy nie są w stanie wymieniać wyeksploatowanego sprzętu, co wpływa na efektywność wykonywanych badań,
- pogarszająca się kondycja polskich firm związanych z branżą SKP – wiele podmiotów działających na rynku sprzedaży i wyposażenia SKP boryka się z problemami finansowymi,
- brak inwestycji w nowoczesne (niezbędne) urządzenia.

W związku z powyższym, zauważalny jest regres na rynku SKP i zmniejszanie w okresie 2023-2024 liczby podmiotów wykonujących badania techniczne (średnioroczny spadek liczby SKP na podstawie danych z Transportowego Dozoru Technicznego $\approx 0,69\%$), stagnację w okresie 2017-2023 (średnioroczny wzrost liczby SKP $\approx 2,08\%$ rocznie), podczas gdy w latach 2004-2017 trend był odwrotny (średnioroczny wzrost liczby SKP $\approx 44,6$). Wysoki wzrost liczby SKP w latach 2004-2017 pokazuje, jak gwałtownie rozwinęła się sieć SKP w Polsce po wejściu do UE, w odpowiedzi na dostosowanie do europejskiego *acquis communautaire* (wspólnotowy dorobek prawny) w zakresie wymogów i jakości prowadzenia badań technicznych pojazdów.

Z uwagi na powyższe, przyjmując, że rok 2020 jest rokiem bazowym dla planowanej podwyżki/urealnienia opłat zaproponowano, by wzrost wysokości opłaty za badanie techniczne samochodu osobowego (które to jest najczęściej wykonywane) wynosił 53 % – do kwoty 149 zł (opłaty za inne rodzaje badań wzrosną proporcjonalnie). Wyliczenia oparte są na wskaźnikach inflacji, które wynosiły: w 2020 r. – 103,4; w 2021 r. – 105,1; w 2022 r. – 114,4; w 2023 r. – 111,4; w 2024 r. – 103,6.

Opłaty za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów uwzględniają podatek od towaru i usług (VAT), który przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów jest zobowiązany do odprowadzenia do Urzędu Skarbowego.

Zakres zmian zaproponowanych w projekcie rozporządzenia nie wymaga wprowadzenia przepisów przejściowych.

Zgodnie z § 2 rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – stosownie do 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) akty normatywne, zawierające przepisy powszechnie obowiązujące, ogłaszane w dziennikach urzędowych wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ich ogłoszenia, chyba że dany akt normatywny określi termin dłuższy.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, w szczególności na sytuację finansową przedsiębiorców. Podkreślenia wymaga, że brak zmiany wysokości opłat może wpłynąć bezpośrednio na obniżenie jakości badań technicznych pojazdów oraz liczby profesjonalnych diagnostów, a w konsekwencji przełoży się negatywnie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Projekt aktu zawiera wymogi nakładane na usługodawców podlegające notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 *dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym* (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia, w związku z § 4 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), nie podlega notyfikacji w trybie określonym w ww. rozporządzeniu.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408).

Zgodnie z art. 5 i 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Maciej Bożyk, Naczelnik wydziału ds. Stacji Kontroli Pojazdów i Przewozów Specjalnych, adres e-mail: maciej.bozyk@mi.gov.pl	Data sporządzenia 12.08.2025 Źródło: Upoważnienie ustawowe art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 135
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z konieczności urealnienia opłat za badanie techniczne pojazdów.

Obowiązujące *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 2023 r. poz. 1070) od ponad 20 lat nie było nowelizowane w zakresie wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Obecnie w Polsce opłata za badanie techniczne samochodu osobowego (najczęstsze badanie) wynosi 98 zł i jest jedną z niższych opłat za przeprowadzenie tych badań w Unii Europejskiej.

Zakładane w projekcie opłaty mają na celu urealnienie kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów („SKP”) i zapewnienie stabilności prowadzenia przedsiębiorstwa, którego działalność ma kluczowe znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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

Zaproponowane zwiększenie stawek opłat za badanie techniczne pojazdów przyczyni się do zwiększenia dochodu zarówno przedsiębiorców prowadzących SKP, jak i budżetu państwa.

Ponadto, wynikową tych zmian (poprawy sytuacji finansowej SKP) może być również zapewnienie lepszej jakości wykonywanych badań technicznych, co będzie miało przełożenie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym wszystkich obywateli.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Każdy z krajów członkowskich OECD i UE określa samodzielnie wysokość opłat związanych z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5 486	Dyrektor TDT (stan na dzień 30 czerwca 2025 r.)	Pozytywne – poprawa sytuacji finansowej przedsiębiorców, perspektywa rozwoju działalności.
Diagności uprawnieni	ok. 12 000	Szacunkowe dane udostępnione przez TDT	jw.

do wykonywania badań technicznych pojazdów	(brak jednoznacznych danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów)		
Właściciele zarejestrowanych pojazdów	ok. 42 mln (z uwzględnieniem pojazdów archiwalnych)	Źródło danych – Centralna Ewidencja Pojazdów (stan na marzec 2025 r.)	Dodatkowe obciążenie dla budżetu właścicieli pojazdów
Przedsiębiorcy (inni niż prowadzący SKP)	ponad 2,8 mln	GUS	Zwiększone koszty dla przedsiębiorców posiadających floty pojazdów.
Obywatele	ok. 37 401 tys.	GUS	Ponoszone przez właściciela pojazdu koszty wpływają na budżet domowy.

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

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji publicznych i opiniowania do następujących podmiotów:

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 – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
29. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
30. Dekra Polska.
31. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
32. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.

33. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
34. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
35. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
36. Związek Powiatów Polskich.
37. Cartest.
38. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
39. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
40. NSZZ Solidarność.
41. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
42. Forum Związków Zawodowych.
43. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
44. Związek Pracodawców Business Centre Club.
45. Związek Rzemiosła Polskiego.
46. Konfederacja Lewiatan.
47. Pracodawcy RP.
48. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
49. Polskie Towarzystwo Gospodarcze.
50. Rada Dialogu Społecznego.
51. SKP Wspólny Cel.
52. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.
53. Unia Metropolii Polskich.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Dochód budżetu państwa będzie stanowił wpływ 23 % z podatku VAT przekazywanego przez przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia SKP od uiszczonych opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów stosownie do podwyższonej wysokości tych opłat. Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie zatem na finanse publiczne poprzez odprowadzanie przez przedsiębiorców SKP należnego podatku. Dodatkowe koszty dla przedsiębiorców (np. przewoźników) wpłyną na koszt uzyskania przychodu (tj. obniżenia podatku), jednakże wielkość ta nie jest możliwa do oszacowania ze względu na zbyt wiele zmiennych. <u>Budżet państwa</u> Założenia – zgodnie z posiadanymi danymi, liczba przeprowadzonych badań technicznych w latach od 2020 r. do 2024 r. rośnie r/r o ok. 3 – 4 % (średnio 3,5 %). Biorąc pod uwagę posiadane dane na temat liczby badań w danym roku i liczby pojazdów w bazie CEP oszacowano, że liczba badań w tzw. roku „0” wyniesie ok. 22 mln. Przy przewidywanym wzroście opłat dla pojazdów osobowych (najczęstszego badania technicznego) o 51 zł, wzrost VAT będzie wynosił 9,54 zł, zatem wzrost VAT w roku „0” będzie wynosił $9,16\text{zł} \times \text{liczbę badań} = 202 \text{ mln zł}/3$. W kolejnych latach, z uwagi na to, iż przewidywany jest wzrost liczby badań na podobnym poziomie (3,5%), wpływy z tytułu VAT będą wyższe o tę wielkość. Przyjęto zatem, następującą metodę obliczeniową: $9,16\text{zł} \times (\text{liczba badań z roku poprzedniego} \times 3,5 \% + \text{liczba badań z roku poprzedniego})$.
---	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i starszych

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 r.)	duże przedsiębiorstwa	-375	-1 165	-1 205	-1 248	-1 337	-1 588	-14 044 mln zł
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
	przedsiębiorcy SKP (brutto)	1 082	1 165	1 205	1 248	1 337	1 588	14 044 mln zł
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie pozytywnie na zwiększenie dochodów przedsiębiorców prowadzących SKP. Wzrost wpływów może spowodować, że projekt będzie oddziaływał pozytywnie również na konkurencyjność i przedsiębiorczość w ramach SKP, np. pozwoli na dodatkowe inwestycje w prowadzoną działalność.
--	--

	Rok 2020 r. został wytypowany jako rok bazowy, w związku ze skokowym wzrostem inflacji, co uzasadnia wzrost ceny za badanie o ponad 50 %. Z uwagi na powyższe, obliczono (na podstawie najczęstszego badania technicznego samochodu osobowego), iż wzrost przychodów dla SKP będzie wynosił 51zł x liczbę badań. Dochód jest niemożliwy do oszacowania dla wszystkich przedsiębiorców, ze względu na różne koszty uzyskania przychodu. Projekt wpłynie na zwiększenie kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, np. przewoźników. Jako, że projekt dotyczy wszystkich pojazdów przedstawianych do badań technicznych, projekt spowoduje wzrost wydatków osób fizycznych przedstawiających pojazdy do badań technicznych (tj. będzie miał wpływ na budżet domowy). Koszty zostały policzone analogiczne dla przychodów SKP – 51zł x liczba badań. Odnosnie kosztów należy podkreślić, że aktualne stawki opłat nie przystają do obecnej sytuacji gospodarczej – stawki te były ustalone w 2004 roku i od tego czasu nie uległy zmianie. Dlatego też, nie jest uzasadnione utrzymywanie tych stawek opłat na tym samym, niezmienionym od ponad 20 lat poziomie, zwłaszcza, że działalność gospodarcza polegająca na prowadzeniu Stacji Kontroli Pojazdów jest działalnością regulowaną.
--	--

8. 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:

9. Wpływ na rynek pracy

W zakresie SKP projekt może wpłynąć pozytywnie na rynek pracy – zwiększone przychody po stronie SKP mogą generować dodatkowe możliwości zatrudniania uprawnionych diagnostów. Jednocześnie, inni przedsiębiorcy posiadający floty pojazdów (np. przewoźnicy) będą ponosili wyższe koszty badań technicznych użytkowanych pojazdów.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe
☐ inne: ...

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu	Brak wpływu.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	