

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 do spraw Stacji Kontroli Pojazdów i Przewozów Specjalnych, adres e-mail: Maciej.Bozyk@mi.gov.pl	Data sporządzenia 22.08.2025 Źródło: Upoważnienie ustawowe Artykuł 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 <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów</i> (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 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
Projekt rozporządzenia wprowadza zmiany w zakresie wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów przez podwyższenie wysokości opłaty o 53 % dla każdego rodzaju badania technicznego. Podstawą dla wykonania obliczeń wysokości opłat za przeprowadzenie poszczególnych badań technicznych pojazdów było przyjęcie wzrostu wysokości opłaty o ok. 53 % dla samochodu osobowego (ze względu na najwyższą liczbę badań technicznych) do kwoty 149 zł (opłaty za inne rodzaje badań technicznych wzrosną proporcjonalnie). Wyliczenia zostały oparte na wskaźnikach inflacji, począwszy od 2020 r.– przyjęty za rok bazowy, które wynosiły: 1) w 2020 r. – 103,4; 2) w 2021 r. – 105,1; 3) w 2022 r. – 114,4; 4) w 2023 r. – 111,4; 5) w 2024 r. – 103,6. Wzrost wysokości opłaty o 53 % zł wynika z faktu, że począwszy od 2020 r. wskaźnik inflacji wynosił ok. 53 %. Zaproponowane zwiększenie stawek opłat za badanie techniczne pojazdów przyczyni się do zwiększenia dochodu zarówno przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, jak i budżetu państwa. Ponadto, wynikową tych zmian (poprawy sytuacji finansowej przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów) może być również zapewnienie lepszej jakości wykonywanych badań technicznych, co będzie miało przełożenie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym wszystkich obywateli.

Wysokość opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów obecnie i po zmianach

Okresowe badanie techniczne:	Obecnie obowiązująca wysokość opłaty	Projektowana wysokość opłaty
motocykl, ciągnik rolniczy	62 zł	94 zł
<u>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.</u>	<u>98 zł</u>	<u>149 zł</u>
samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	153 zł	234 zł
samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 16 t d.m.c., ciągnik samochodowy balastowy	176 zł	269 zł
autobus przeznaczony do przewozu więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą	199 zł	304 zł
przyczepa ciężarowa rolnicza do 1,5 t d.m.c.	40 zł	61 zł
przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 1,5 t do 6 t d.m.c	50 zł	76 zł
przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 6 t d.m.c.	70 zł	107 zł
przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna do 3,5 t d.m.c.	78 zł	119 zł
przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	163 zł	249 zł
przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 16 t d.m.c.	177 zł	270 zł
pojazd przystosowany do zasilania gazem (za badanie specjalistyczne)	63 zł	96 zł
tramwaj – wagon silnikowy	330 zł	504 zł
tramwaj – wagon przegubowy	395 zł	604 zł
tramwaj – wagon doczepny czynny	250 zł	382 zł
tramwaj – wagon doczepny bierny	110 zł	168 zł
trolejbus – badania elektryczne	115 zł	176 zł
motorower	50 zł	76 zł
pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej	62 zł	94 zł
Ponowne sprawdzenie mechanizmów i zespołów w pojeździe, w którym stwierdzono usterki w trakcie badań technicznych w zakresie:		
skuteczności i równomierności działania hamulców	20 zł	30 zł
skuteczności działania hamulców tramwaju	120 zł	183 zł
skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu	50 zł	76 zł
ustawienia i natężenia świateł drogowych i świateł mijania	14 zł	21 zł
połączeń układu kierowniczego oraz jałowego ruchu koła kierownicy, luzów w zawieszeniu	20 zł	30 zł
toksyczności spalin	14 zł	21 zł
poziomu hałasu	20 zł	30 zł
geometrii kół jednej osi	36 zł	55 zł
działania amortyzatorów jednej osi	14 zł	21 zł
wszystkich innych usterek łącznie	20 zł	30 zł

Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:		
określone usterki techniczne, warunki techniczne (osobno za każde określone warunki techniczne lub badany układ czy zespół pojazdu)	20 zł	30 zł
po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	94 zł	143 zł
dane techniczne niezgodne ze stanem faktycznym	51 zł	78 zł
Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:		
co do którego zachodzi podejrzenie, że nie spełnia określonych warunków technicznych	20 zł	30 zł
po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	94 zł	143 zł
Pozostałe dodatkowe badania techniczne pojazdu:		
który ma być używany jako taksówka (za warunki dodatkowe)	42 zł	64 zł
który ma być używany jako uprzywilejowany (za warunki dodatkowe)	50 zł	76 zł
który ma być używany do przewozu materiałów niebezpiecznych (za badanie specjalistyczne)	85 zł	130 zł
autobusu, który może poruszać się po drogach z prędkością 100 km/h (za badanie specjalistyczne)	126 zł	192 zł
do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego (za warunki dodatkowe)	48 zł	73 zł
w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym	82 zł	125 zł
o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	50 zł	76 zł
skierowany przez starostę lub na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji	60 zł	91 zł
skierowany przez starostę lub na wniosek posiadacza pojazdu jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska	94 zł	143 zł
w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenia elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	94 zł	143 zł
pojazd, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	50 zł	76 zł
dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego	120 zł	183 zł
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)	50 zł	76 zł
Sprawdzenie spełniania dodatkowych warunków technicznych dla niektórych pojazdów oraz pozostałe czynności przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów:		
prawidłowości przystosowania pojazdu silnikowego do ciągnięcia przyczepy	35 zł	53 zł

czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym dla pojazdów przeznaczonych do wykonywania czynności na drodze	21 zł	32 zł
czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu osób	48 zł	73 zł
czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej	41 zł	62 zł
czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla autobusu szkolnego	41 zł	62 zł
wykonanie numeru nadwozia	49 zł	74 zł
wykonanie tabliczki i jej umieszczenie	36 zł	55 zł
sporządzenie opinii (na wniosek właściciela pojazdu) do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych	82 zł	125 zł

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?

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.) określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez poszczególne państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.

Jednakże, 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	5 485	Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (stan na dzień 31 lipca 2025 r.)	Pozytywne – poprawa sytuacji finansowej przedsiębiorców, perspektywa rozwoju działalności.
Diagności uprawnieni do wykonywania badań technicznych pojazdów	ok. 12 000 (brak jednoznacznych danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów)	Szacunkowe dane udostępnione przez Transportowy Dozór Techniczny	jw.
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 stacje kontroli pojazdów)	ponad 2,8 mln	GUS	Zwiększone koszty dla przedsiębiorców posiadających floty pojazdów.
Obywatele	ok. 37 401 mln	GUS (stan na 30 czerwca 2025 r.)	Ponoszone przez właściciela pojazdu koszty wpływają na budżet domowy.

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

Projekt rozporządzenia podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu 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 – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłodzko.
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.

Termin na zgłoszenie uwag został skrócony i wyniósł **7 dni** od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. W odniesieniu do Rady Dialogu Społecznego termin na zgłaszanie uwag został skrócony do **21 dni**. Skrócony termin na przedstawienie uwag w ramach konsultacji publicznych i opiniowania wynika ze szczególnego charakteru regulacji i pilnej potrzeby wprowadzenia jej w życie. Ponadto przedłużający się okres funkcjonowania obecnego stanu prawnego może pogłębić negatywne następstwa w zakresie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Natomiast prawidłowo wykonywane badania techniczne pojazdów są niezbędne dla zachowania bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 *ustawy z dnia 24 kwietnia 2023 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1491, z późn. zm.), wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Działalności Pożytku Publicznego.

W dniu 19 sierpnia br. projekt podlegał rozpatrzeniu przez Zespół do Spraw Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu KWRiST, który został upoważniony przez KWRiST do wydania opinii wiążącej.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Źródła finansowania	<u>Dochód budżetu państwa</u> będzie stanowił wpływ 23 % z podatku VAT przekazywanego przez przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów od uiszczonych opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów stosownie do podwyższonej wysokości tych opłat (wysokość wpływów z VAT jest uzależniona od wielkości wskaźników makroekonomicznych).										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	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. 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 technicznych w danym roku i liczby pojazdów w Centralnej Ewidencji Pojazdów oszacowano, że liczba badań technicznych wszystkich pojazdów w tzw. roku „0” wyniesie ok. 22 mln (tj. 22 073 902 – średnia liczba badań technicznych z lat 2020-2024). W kolejnych latach liczba badań technicznych może wynieść: 2026 – 22 846 489 2027 – 23 646 116 2028 – 24 473 730 2029 – 25 330 311 2030 – 26 216 872 2031 – 27 134 462 2032 – 28 084 168 2033 – 29 067 114 2034 – 30 084 463 2035 – 31 137 419. Do szacunków przyjęto zaproponowaną w projekcie wysokość opłaty za badanie techniczne samochodu osobowego, tj. różnicę pomiędzy obecnie obowiązującą wysokością opłaty a projektowaną wynoszącą 51 zł, ze względu na najwyższą liczbę wykonywanych badań technicznych tych pojazdów. Należy dodać, że liczby pozostałych badań technicznych są znikome (pomijalne). W przypadku roku „0” obliczenia obejmują tylko 4 miesiące (od września do grudnia 2025 r.).										

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 piętniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-14 044,33
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	375,26	1 165,17	1 205,95	1 248,16	1 337,06	1 588,01	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
	przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów (netto)	305,06	947,22	980,37	1 014,68	1 086,95	1 290,96	11 417,22
	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						

W ujęciu niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsię- biorstw	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 wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Wzrost wpływów może spowodować, że projekt będzie oddziaływał pozytywnie również na konkurencyjność i przedsiębiorczość w ramach prowadzenia stacji kontroli pojazdów, 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 opłaty za badanie techniczne o ponad 50 %. Do szacunków dotyczących wpływu na właścicieli pojazdów jak również przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów również przyjęto zaproponowaną w projekcie wysokość opłaty za badanie techniczne samochodu osobowego, tj. różnicę pomiędzy obecnie obowiązującą wysokością opłaty a projektowaną wynoszącą 51 zł, ze względu na najwyższą liczbę wykonywanych badań technicznych tych pojazdów. Należy dodać, że liczby pozostałych badań technicznych są znikome (pomijalne). W przypadku roku „0” obliczenia obejmują tylko 4 miesiące (od września do grudnia 2025 r.). Obliczono, iż wzrost przychodów dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będzie wynosił $51 \text{ zł} \times \text{prognozowaną liczbę badań technicznych wszystkich pojazdów w poszczególnych latach}$, wskazanych w pkt 6 oceny skutków regulacji. Kwoty zostały przedstawione po odliczeniu podatku VAT. 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 w sposób następujący – $51 \text{ zł} \times \text{prognozowana liczba badań technicznych wszystkich pojazdów w poszczególnych latach}$, o których mowa w pkt 6 oceny skutków regulacji. 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, niezmiennym 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 stacji kontroli pojazdów projekt może wpłynąć pozytywnie na rynek pracy – zwiększone przychody przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów 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.