|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym  **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 30.04.2021**  **Źródło:**  Inne    **Nr w wykazie prac**  **UD 94** | | | | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zmieniony art. 66 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowuje obowiązek wyposażenia określonych kategorii pojazdów w homologowany ogranicznik prędkości, odwołując się do pojazdów kategorii homologacyjnej M2, M3 oraz N2, N3, ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h i 90 km/h. Ponadto mając na uwadze, że określony obecnie w ustawie Prawo o ruchu drogowym zbiór pojazdów, którego obowiązek wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości nie dotyczy, był niepełny, w zmienionym w art. 66 ust. 1b ustawy uwzględniono także inne pojazdy, które zostały zarejestrowane, stosownie przed dniem 1 stycznia 1988 r. lub  1 października 2001 r.  Zmiana art. 67 ustawy wynika z potrzeby przekazania zadania wykonywanego przez Ministra Infrastruktury, jakim jest wydawanie odstępstw od warunków technicznych pojazdów, do jednostki podległej tj. do Transportowego Dozoru Technicznego. Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit d, art. 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a, umożliwiają przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji pojazdów danych o odstępstwach od warunków technicznych pojazdów. Zmiana ta obejmuje m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania.  Jednocześnie w dodanym w art. 67 ust. 11 została wprowadzona nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie której minister właściwy do spraw transportu określi wysokość opłat za wydanie odstępstwa od warunków technicznych.  Obecnie obowiązujący przepis art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym obejmuje zakresem regulacji pojazdy, które zgodnie z definicją określoną w ustawie, oznaczają „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane”. Z tego powodu ustawodawca ustanawiając art. 81b ust. 1 wskazał, aby właściciel każdego pojazdu (w tym np. wózków widłowych, maszyn budowlanych), miał obowiązek, w terminie 14 dni od dnia wymiany drogomierza, przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza. Jednakże, zasadniczo zakres przedmiotowy ustawy dotyczy pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze. Zatem z jednej strony ustawodawca przepisem art. 81b ustawy obejmuje wszystkie pojazdy (w tym niepodlegające rejestracji), z drugiej zaś przedmiotem regulacji ustawy macierzystej są pojazdy przystosowane do poruszania się po drodze. Dodatkowo diagnosta, który miałby weryfikować stan drogomierza we wszystkich pojazdach, nie ma ani uprawnień ani kompetencji do sprawdzania podzespołów np. maszyn „niedrogowych”, a same stacje kontroli pojazdów nie są przystosowane do przyjmowania takich pojazdów. Ze względów bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, niepożądanym jest, aby pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy (tzw. pojazdy służb) były objęte procedurą „odczytu drogomierza”, dlatego również i te pojazdy zostały wyłączone z tej procedury. Z uwagi na powyższe, oraz fakt, że procedura nieuprawnionej ingerencji w drogomierz dotyczy głównie pojazdów samochodowych, przedmiotowa zmiana art. 81b ust. 1 ustawy pozwala doprecyzować, że jedynie właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, to jest pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze, po wymianie drogomierza ma obowiązek zgłoszenia się w stacji kontroli pojazdów celem dokonania odczytu.  Zmiana brzmienia przepisu art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ujednolici procedurę wydawania zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym. Projektowane brzmienie tego przepisu wprowadzi obowiązek ponoszenia opłat za wydanie zezwoleń kat. V. Projektowana zmiana spowoduje, iż będą obowiązywały takie same zasady wnoszenia opłat za wydanie zezwoleń dla wszystkich kategorii zezwoleń tj. I-V. Ponadto zmiana ta uwzględnia postulaty Ministerstwa Klimatu i Środowiska, dotyczące zapewnienia sprawnej realizacji wniosków o wydanie zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, w związku ze wzrostem ilości przejazdów, jakie wynikać będą z „Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030”. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zmiana w zakresie wskazania określonych kategorii pojazdów podlegających obowiązkowi wyposażenia  w homologowany ogranicznik prędkości pozwoli na dostosowanie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym do terminologii stosowanej w przepisach Unii Europejskiej.  Przeniesienie kompetencji do wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z poziomu ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jest spowodowana bardzo dużą liczbą wniosków o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów wpływających do Ministerstwa Infrastruktury (średnio 1400 rocznie). Pozostawienie zadania we właściwości ministra właściwego do spraw transportu wymuszałaby stworzenie nowych stanowisk pracy w resorcie do obsługi obywateli  w tym zakresie. Wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów pozyskania nowych etatów, stworzenia stanowisk pracy i zapewnienia wynagrodzenia dla pracowników. Dodatkowo z dniem 1 stycznia 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1579), która w art. 4 dokonała zmiany ustawy – nowe przepisy wprowadziły kary pieniężne dla właścicieli pojazdów za niezarejestrowanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Około 800 takich spraw rocznie jest powiązanych z obowiązkiem uzyskania odstępstwa od warunków technicznych (pojazdy nienormatywne). Aktualnie średni czas uzyskania odstępstwa od warunków technicznych wynosi około 3 miesięcy. Kary pieniężne (od 200 zł do 1000 zł) są nakładane przez starostę w sytuacji dokonania naruszenia 30-dniowego terminu od 1 stycznia 2020 r., czyli faktycznie od lutego 2020 r. Może to doprowadzić do sytuacji, w której właściciel pojazdu za niezawinione przez siebie niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu w terminie 30 dni – ze względu na długi czas uzyskania w Ministerstwie Infrastruktury odstępstwa od warunków technicznych, będzie domagał się rekompensaty finansowej i wystąpi w tym zakresie do Ministerstwa Infrastruktury. Dlatego zasadne jest przekazanie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie do jednostki podległej. Usprawni to obsługę obywateli i zapewni realizację zadania w wymaganym terminie i tym samym w sposób pozytywny wpłynie na zaufanie obywateli do organów państwa. Ponadto Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego posiada szerokie kompetencje w dziedzinach ściśle powiązanych z transportem drogowym, posiada wieloletnie doświadczenie w obszarze homologacji, badań technicznych pojazdów oraz na gruncie warunków technicznych pojazdów. Powyższe doświadczenie, zdobyte  w kraju, jak i na arenie międzynarodowej, pozwoli TDT wykonywać nowe zadanie z najwyższą starannością oraz rzetelnością. 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 udzielenie odstępstwa od warunków technicznych, nie będzie obciążać budżetu państwa. Wykonywane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zadanie będzie realizowane przy uwzględnieniu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm).  Zmiana art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu dostosowanie zbioru katalogu pojazdów, które  z uwagi na wymianę drogomierza powinny zostać poddane procedurze związanej z odczytem wskazania drogomierza  do zbioru pojazdów gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Jednocześnie w dodawanym w art. 81b ust. 2a wyłącza się pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ww. ustawy, tj. pojazdy należące do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych oraz pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową.  Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.  Zmiana brzmienia przepisu art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowymujednolici obowiązek ponoszenia opłat za wydanie zezwoleń we wszystkich kategoriach zezwoleń. Ponadto wprowadzenie przedmiotowego obowiązku za wydanie zezwolenia w stosunku do zezwolenia V kategorii usprawni pracę organu wydającego takie zezwolenie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inne kraje UE również wymagają wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości określonych pojazdów kategorii homologacyjnej, jak również wydają odstępstwa od warunków technicznych pojazdów lub stosują procedury równorzędne. W zakresie art. 81b ust. 1 ustawy – nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | | | Wielkość | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dyrektor TDT – organ, który będzie wydawał odstępstwa od warunków technicznych pojazdów | | | | | 1 | | | | | | | Informacja własna | | | | | | | | TDT obecnie posiada kompetentny personel  w zakresie warunków technicznych pojazdów. TDT prowadzi m.in. 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, wysokość tej opłaty jest ograniczona ustawowo. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Właściciele pojazdów wnioskujący o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów | | | | | Około 1400 wnioskodawców rocznie | | | | | | | Informacja własna | | | | | | | | Bezpośrednie – w celu uzyskania odstępstwa od warunków technicznych 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 liczbie 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 i jednocześnie będzie odpowiedzialny za rozpatrywanie ww. odwołań. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Stacje kontroli pojazdów | | | | | Ok. 5277 | | | | | | | Transportowy Dozór Techniczny | | | | | | | | Doprecyzowanie, jakie pojazdy powinny być przedstawiane w Stacji Kontroli Pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Właściciele pojazdów niepodlegających rejestracji | | | | | Brak danych | | | | | | | - | | | | | | | |
| Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,  Prezydenci miast na prawach powiatu – organy wydające zezwolenia | | | | | 67 | | | | | | | Informacja własna | | | | | | | | GDDKIA i prezydenci miast na prawach powiatu posiadają kompetencje do wydawania zezwoleń kategorii V na przejazd pojazdu nienormatywnego. | | | | | | | | | | | | | | | |
| Podmioty ubiegające się o wydanie zezwolenia | | | | | Uzależniona od zapotrzebowania na przejazd | | | | | | | Informacja własna | | | | | | | | Podmiotami ubiegającymi się o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego mogą być zarówno przedsiębiorcy wykonujący przejazdy nienormatywne, jak i osoby fizyczne. | | | | | | | | | | | | | | | |
| **5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych został 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. Sieć Badawcza Łukasiewicz - 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”  Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych został przesłany do 50 podmiotów (wymienionych powyżej) oraz udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag wynosił 30 dni. Uwagi podmiotów zostały omówione w raporcie z konsultacji. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **6. Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0  2022 | | | | 1  2023 | | 2  2024 | | | 3  2025 | | | 4  2026 | | | 5  2027 | | 6  2028 | | | | 7  2029 | | | 8  2030 | | 9  2031 | | 10 2032 | | Łącznie  (0-10) | | |
| **Dochody/Przychody ogółem** | | **0,82** | | | | **0,83** | | **0,84** | | | **0,84** | | | **0,84** | | | **0,82** | | **0,83** | | | | **0,84** | | | **0,84** | | **0,84** | | **0,82** | | **9,16** | | |
| budżet państwa: | | 0,10 | | | | 0,11 | | 0,11 | | | 0,11 | | | 0,11 | | | 0,09 | | 0,10 | | | | 0,10 | | | 0,10 | | 0,10 | | 0,08 | | 1,11 | | |
| *wpływy z tytułu 51% PIT od nowych pracowników TDT* | | *0,01* | | | | *0,01* | | *0,01* | | | *0,01* | | | *0,01* | | | *0,01* | | *0,01* | | | | *0,01* | | | *0,01* | | *0,01* | | *0,01* | | *0,11* | | |
| *30% zweryfikowa-*  *nego zysku TDT* | | *0,09* | | | | *0,10* | | *0,10* | | | *0,10* | | | *0,10* | | | *0,08* | | *0,09* | | | | *0,09* | | | *0,09* | | *0,09* | | *0,07* | | *1,00* | | |
| 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 | | |
| *utrata dochodu z tytułu opłaty za wydanie odstępstwa – opłata skarbowa* | | *-0,01* | | | | *-0,01* | | *-0,01* | | | *-0,01* | | | *-0,01* | | | *-0,01* | | *-0,01* | | | | *-0,01* | | | *-0,01* | | *-0,01* | | *-0,01* | | *-0,11* | | |
| *wpływy z tytułu 49% PIT od nowych pracowników TDT* | | *0,01* | | | | *0,01* | | *0,01* | | | *0,01* | | | *0,01* | | | *0,01* | | *0,01* | | | | *0,01* | | | *0,01* | | *0,01* | | *0,01* | | *0,11* | | |
| TDT – przychód z tytułu wydania odstępstwa | | 0,63 | | | | 0,63 | | 0,63 | | | 0,63 | | | 0,63 | | | 0,63 | | 0,63 | | | | 0,63 | | | 0,63 | | 0,63 | | 0,63 | | 6,93 | | |
| Minister Infrastruktury | | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| NFZ | | 0,02 | | | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | 0,02 | | 0,22 | | |
| FUS | | 0,06 | | | | 0,06 | | 0,07 | | | 0,07 | | | 0,07 | | | 0,07 | | 0,07 | | | | 0,08 | | | 0,08 | | 0,08 | | 0,08 | | 0,79 | | |
| FP | | 0,01 | | | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | 0,01 | | 0,11 | | |
| **Wydatki ogółem** | | **0,42** | | | | **0,38** | | **0,39** | | | **0,40** | | | **0,41** | | | **0,44** | | **0,41** | | | | **0,42** | | | **0,43** | | **0,44** | | **0,47** | | **4,61** | | |
| budżet państwa | | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| 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 | | |
| wydatki TDT: | | 0,42 | | | | 0,38 | | 0,39 | | | 0,40 | | | 0,41 | | | 0,44 | | 0,41 | | | | 0,42 | | | 0,43 | | 0,44 | | 0,47 | | 4,61 | | |
| *wydatki* | | *0,33* | | | | *0,28* | | *0,29* | | | *0,30* | | | *0,31* | | | *0,36* | | *0,32* | | | | *0,33* | | | *0,34* | | *0,35* | | *0,40* | | *3,61* | | |
| *30% zweryfikowa-*  *nego zysku przekazane do budżetu państwa* | | *0,09* | | | | *0,10* | | *0,10* | | | *0,10* | | | *0,10* | | | *0,08* | | *0,09* | | | | *0,09* | | | *0,09* | | *0,09* | | *0,07* | | *1,00* | | |
| Minister Infrastruktury | | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| NFZ | | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| FUS | | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| FP | | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| **Saldo ogółem** | | **0,40** | | | | **0,45** | | **0,45** | | | **0,44** | | | **0,43** | | | **0,38** | | **0,42** | | | | **0,42** | | | **0,41** | | **0,40** | | **0,35** | | **4,55** | | |
| budżet państwa | | 0,10 | | | | 0,11 | | 0,11 | | | 0,11 | | | 0,11 | | | 0,09 | | 0,10 | | | | 0,10 | | | 0,10 | | 0,10 | | 0,08 | | 1,11 | | |
| 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 | | 0,21 | | | | 0,25 | | 0,24 | | | 0,23 | | | 0,22 | | | 0,19 | | 0,22 | | | | 0,21 | | | 0,20 | | 0,19 | | 0,16 | | 2,32 | | |
| Minister Infrastruktury | | 0,00 | | | | 0,00 | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | | | 0,00 | | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | | |
| NFZ | | 0,02 | | | | 0,02 | | 0,02 | | | 0,02 | | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | | | 0,02 | | | 0,02 | | 0,02 | | 0,02 | | 0,22 | | |
| FUS | | 0,06 | | | | 0,06 | | 0,07 | | | 0,07 | | | 0,07 | | | 0,07 | | 0,07 | | | | 0,08 | | | 0,08 | | 0,08 | | 0,08 | | 0,79 | | |
| FP | | 0,01 | | | | 0,01 | | 0,01 | | | 0,01 | | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | | | 0,01 | | | 0,01 | | 0,01 | | 0,01 | | 0,11 | | |
| 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 wysokość wydatków TDT składają się następujące elementy:   * 30% zweryfikowanego zysku TDT przekazywanego do budżetu państwa, * usługi telekomunikacyjne (telefony, połączenia internetowe, przygotowanie infrastruktury do połączenia z CEP), usługi pocztowe, materiały eksploatacyjne (papier, toner, serwis), wynagrodzenie pracowników, składki ZUS, ZFŚS, PFRON, * wydatki związane z zakupem komputerów dla pracowników oraz urządzenia wielofunkcyjnego (drukarka/ksero/skaner).   Przedstawione dane dotyczące wysokości kosztów/wydatków ponoszonych przez TDT, jak  i wynagrodzenia pracowników TDT zostały opracowane na dzień wejścia w życie ustawy,  tj. 1stycznia 2022 r. oraz zakładają coroczne zwiększenie o wskaźnik inflacyjny. W konsekwencji powyższego, miesięczne wynagrodzenie netto dla pracownika TDT oszacowano na poziomie 5800 zł miesięcznie. Natomiast przychód TDT z tytułu wydawania odstępstw od warunków technicznych pozostaje na stałym poziomie.  Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit d, 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a ustawy związane z umożliwieniem przekazywania, gromadzenia i udostępniania z CEP danych o odstępstwach od warunków technicznych, obejmujące m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania, będą wiązały się z kosztami. Koszty zostaną określone przez Centralny Ośrodek Informatyki na dalszym etapie procedury legislacyjnej. Przedmiotowa zmiana nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generowała skutków finansowych dla budżetu państwa. Zmiana zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Rozwiązania przyjęte w projekcie w zakresie art. 81b ust. 1 ustawy nie spowodują zwiększenia wydatków ani zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | W zakresie art. 67 ustawy 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.  Dochód budżetu państwa stanowi w każdym roku 30 % zweryfikowanego zysku TDT oraz 51% PIT nowych pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących pracę związaną z odstępstwami.  Dochód JST stanowi w każdym roku 49% PIT nowych pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z odstępstwami.  Mając na uwadze dotychczas wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu liczbę decyzji dotyczących odstępstw od warunków technicznych, przy uśrednieniu tych ilości, liczbę odstępstw w 2022 r. oraz kolejnych prognozowanych latach ustalono na poziomie 1400.  Aktualnie opłata skarbowa w wysokości 10 zł za wydanie decyzji w sprawie odstępstw zasila budżet miasta stołecznego Warszawy, a więc brak jest potrzeby wykazania zmniejszenia dochodów budżetu państwa z tytułu składania wniosków do ministra właściwego do spraw transportu.  Co istotne, jednostki samorządu terytorialnego (gminy) nie odnotują strat z uwagi na brak wpływów  z tytułu opłaty skarbowej w wysokości 10 zł, gdyż zostaną one pokryte z 49% PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem odstępstw. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze.** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | 0  2022 | | | 1  2023 | | | 2  2024 | | | 3  2025 | | | 4  2026 | | 5  2027 | | | | 6  2028 | | | 7  2029 | | 8  2030 | | 9  2031 | | 10  2032 | | Łącznie  (0-10) | | | |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł) | Właściciele pojazdów wnioskujący  o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze | | | -0,63 | | | -0,63 | | | -0,63 | | | -0,63 | | | -0,63 | | -0,63 | | | | -0,63 | | | -0,63 | | -0,63 | | -0,63 | | -0,63 | | -6,93 | | | |
| Wynagrodzenie netto dla zatrudnionych pracowników TDT | | | 0,14 | | | 0,14 | | | 0,15 | | | 0,15 | | | 0,16 | | 0,16 | | | | 0,16 | | | 0,17 | | 0,17 | | 0,18 | | 0,18 | | 1,76 | | | |
| Podsumowanie | | | -0,49 | | | -0,49 | | | -0,48 | | | -0,48 | | | -0,47 | | -0,47 | | | | -0,47 | | | -0,46 | | -0,46 | | -0,45 | | -0,45 | | | -5,17 | | |
| W ujęciu niepieniężnym | Właściciele pojazdów wnioskujący o odstępstwo – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze | | | Skrócenie okresu trwania postępowania, które obecnie trwa ok 90 dni | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 w 2022 r. i kolejnych latach zostanie wydanych 1400 decyzji o odstępstwach (przy założeniu, że projektowane przepisy wejdą w życie od 1 stycznia 2022 r.). Natomiast dodatkowy ciężar, jaki poniosą wnioskujący o odstępstwa od warunków technicznych to 440 zł (450 zł – 10 zł). W powyższych kalkulacjach uwzględnione zostały wpływy z tytułu wynagrodzenia dwóch nowozatrudnionych pracowników w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem decyzji o odstępstwach (5800 zł netto/mc/os). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **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:  Pojazdy niepodlegające rejestracji oraz pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy nie będą podlegały procedurze odczytu drogomierza w Stacji Kontroli Pojazdów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **9. Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **10. 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 4-6, które wchodzą w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **12. 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 oraz czasu wydania decyzji (liczba dni), a w konsekwencji weryfikacja zasadności obciążenia finansowego właścicieli pojazdów przyjętą stawką opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

# Wyjaśnienia do formularza oceny skutków regulacji

1. **Metryczka**

W niniejszej części należy podać podstawowe informacje na temat oceny skutków regulacji:

* Nazwa projektu:

Proszę podać np. wstępny tytuł projektu wpisany do wykazu prac legislacyjnych.

* Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:

Proszę wskazać organ odpowiedzialny za przygotowanie projektu, jego koordynację oraz wdrożenie (ministerstwo wiodące). W przypadku, gdy projekt jest przedmiotem prac więcej niż jednego ministerstwa, proszę wskazać również podmioty współpracujące.

* Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:

Proszę wskazać osobę, która w ministerstwie wiodącym nadzoruje prace jednostki odpowiedzialnej za merytoryczne przygotowanie projektu.

* Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:

Proszę podać kontakt (telefon, adres e-mail) do osoby, która jest odpowiedzialna za opracowanie projektu (np. kierownika komórki organizacyjnej) i będzie w stanie odpowiedzieć na ewentualne pytania związane z przedstawionymi w ocenie informacjami lub wskaże odpowiednią osobę.

* Data sporządzenia:

Proszę podać datę przygotowania OSR.

* Źródło:

Z rozwijanej listy proszę wybrać źródło, na podstawie którego przygotowywany jest projekt (punkt exposé, data decyzji, nazwa strategii, nr dyrektywy, sygn. orzeczenia TK, nazwa ustawy, inne).

* Nr w wykazie prac:

Proszę podać numer z właściwego wykazu prac legislacyjnych.

1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**

Proszę opisać istotę problemu (np. zawodność rynku, zapotrzebowanie na dobro publiczne, wysokie koszty transakcyjne, bariery w prowadzeniu działalności gospodarczej itp.) i jego praktyczny wymiar (np. zbyt mała ochrona leasingobiorców, niewystarczający komfort i długi czas podróży koleją, występujące obciążenia administracyjne pobierczego danego przepisu itp.). Istotą problemu nie jest brak określonej regulacji - nowa regulacja może być jednym z instrumentów (sposobem) rozwiązania problemu. Dobrze i zwięźle wypełniona rubryka umożliwi zrozumienie problemu, który ma być rozwiązany oraz skali i przyczyn jego występowania.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze (największe) problemy wymagające rozwiązania.

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

Proszę zwięźle opisać proponowane rozwiązanie problemu opisanego w pkt 1 oraz oczekiwane rezultaty jego (ich) wdrożenia, sformułowane w możliwie konkretny, mierzalny i określony w czasie sposób - w przypadkach w których jest to możliwe powinien być zgodny z zasadą SMART (prosty, mierzalny, osiągalny, istotny, określony w czasie), np. osiągnięcie do 2020 r. wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego co najmniej 90%.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze rekomendacje i cele.

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

Proszę wskazać - tam gdzie to możliwe - rozwiązania w minimum 3 krajach i źródła informacji. Proszę wskazać kraje,  
z których rozwiązania przeanalizowano oraz wyniki tych analiz.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę wskazać informacje odnoszące się do zagadnień najważniejszych.

1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Proszę wyszczególnić jakie podmioty (zarówno osoby fizyczne, prawne lub jednostki nieposiadające osobowości prawnej) są objęte projektem. Proszę oszacować ich liczbę (wraz z podaniem źródła danych) oraz opisać charakter oddziaływania projektu na daną grupę.

Proszę dostosować liczbę wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

Przykładowe grupy: obywatele, MŚP, rolnicy, rodzina, inwestorzy, lekarze, emeryci, osoby niepełnosprawne.

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

Proszę podać informacje o konsultacjach poprzedzających przygotowanie projektu oraz wskazać, jaki jest planowany zakres konsultacji publicznych i opiniowania projektu, w szczególności uwzględniając:

* wskazanie, czy były (i jak długo) prowadzone konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu (tzw. pre-konsultacje publiczne), podmioty, z którymi były prowadzone te konsultacje (w tym ekspertów), w jaki sposób komunikowano się z grupami wskazanymi w pkt 6 (metody konsultacji np. warsztaty, kwestionariusz on-line), krótkie podsumowanie wyników konsultacji,
* terminy planowanych konsultacji publicznych, podmioty, z którymi będzie konsultowany projekt, wskazanie przepisu  
  z którego wynika obowiązek zasięgnięcia opinii.

1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**

W przygotowaniu kalkulacji skutków dla sektora finansów publicznych proszę uwzględnić aktualne wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy o finansach publicznych.

Jeśli to możliwe proszę wskazać skumulowane koszty/oszczędności. Prognozę proszę przeprowadzić w podziale na proponowane kategorie w horyzoncie 10-letnim, w wartościach stałych (np. ceny stałe dla pierwszego roku prognozy).  
W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli obliczenia zostały wykonane na podstawie opracowania własnego, proszę je przedstawić w formie załącznika oraz wskazać to opracowanie w pkt 13.

W opracowywanej analizie wpływu, co do zasady, należy przyjąć kalkulację w cenach stałych. W przypadku zastosowania cen bieżących, prezentacja skutków finansowych powinna uwzględniać wskaźniki makroekonomiczne podawane  
w [*Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw*](http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/sytuacja-makroekonomiczna-i-finanse-publiczne/wytyczne/-/asset_publisher/S0gu/content/wytyczne-dotyczace-stosowania-jednolitych-wskaznikow-makroekonomicznych-bedacych-podstawa-oszacowania-skutkow-finansowych-projektowanych-ustaw?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fministerstwo-finansow%2Fdzialalnosc%2Ffinanse-publiczne%2Fsytuacja-makroekonomiczna-i-finanse-publiczne%2Fwytyczne%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_S0gu%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1#p_p_id_101_INSTANCE_S0gu_). Jeżeli nie zastosowano wskaźników makroekonomicznych podanych  
w [*Wytycznych MF*](http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/dzialalnosc/finanse-publiczne/sytuacja-makroekonomiczna-i-finanse-publiczne/wytyczne/-/asset_publisher/S0gu/content/wytyczne-dotyczace-stosowania-jednolitych-wskaznikow-makroekonomicznych-bedacych-podstawa-oszacowania-skutkow-finansowych-projektowanych-ustaw;jsessionid=1065FD5D001213ECD71FD650347F1674?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fministerstwo-finansow%2Fdzialalnosc%2Ffinanse-publiczne%2Fsytuacja-makroekonomiczna-i-finanse-publiczne%2Fwytyczne%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_S0gu%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1%20-%20p_p_id_101_INSTANCE_S0gu_), proszę dołączyć stosowną informację wyjaśniającą.

Proszę wskazać źródła finansowania planowanych wydatków. Proszę wskazać również wszystkie przyjęte do obliczeń założenia i źródła danych.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w kolejnych latach jej obowiązywania.  
W kolumnie *Łącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu na SFP dla najważniejszych zmian.

1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

Proszę oszacować wpływ na konkurencyjność gospodarki, przedsiębiorczości oraz na sytuację rodziny. Skutki należy przypisać do odpowiedniej grupy w tabeli.

W przypadku gdy regulacja będzie oddziaływać na inne niż wymienione w formularzu podmioty proszę odpowiednio uzupełnić formularz.

Proszę wskazać wartość finansową, z uwzględnieniem m.in. kosztów ponoszonych w związku z wejściem w życie aktu (np. koszt aktualizacji systemów informatycznych, zakupu nowych urządzeń), podatków i opłat lokalnych, itp.

W ujęciu niepieniężnym proszę podać wartości najważniejszych wskaźników, które ulegną zmianie (np. skrócenie czasu wydania pozwolenia na budowę o 100 dni, wzrost wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego o 20 punktów procentowych).

W przypadku gdy nie ma możliwości podania żadnych wartości liczbowych (lub wpływ dotyczy także zmian, których nie można skwantyfikować) proszę odpowiednio opisać analizę wpływu w pozycji: „niemierzalne”.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w 1, 2, 3, 5 i 10 roku jej obowiązywania.  
W kolumnie *Łącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

Proszę dostosować ilość wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

Obciążenia regulacyjne należy rozumieć jako wszystkie czynności, które muszą wykonać podmioty (adresaci regulacji)  
w związku wykonywaniem projektowanych przepisów.

Przykładem takich obciążeń są m.in. obowiązki informacyjne (OI). OI polega na dostarczaniu lub przechowywaniu przez podmioty zobowiązane danych informacji. Identyfikowanie OI dokonywane jest w oparciu o przepisy ustawy. Dany przepis nakłada OI, jeżeli podmiot realizujący obowiązek musi wykonać szereg czynności administracyjnych. Przepis można uznać za OI w przypadku gdy jego wykonanie będzie związane z wykonaniem jednej lub więcej czynności składowych z listy poniżej:

1. przyswajanie wiedzy dotyczącej wykonywania konkretnego obowiązku informacyjnego (w tym bieżące śledzenie zmian w przepisach),
2. szkolenie pracowników w zakresie wykonywania OI,
3. pozyskiwanie odpowiednich informacji z posiadanych danych,
4. przetwarzanie posiadanych danych w celu wykonania OI,
5. generowanie nowych danych,
6. projektowanie materiałów informacyjnych,
7. wypełnianie kwestionariuszy,
8. odbywanie spotkań,
9. kontrola i sprawdzanie poprawności,
10. kopiowanie/sporządzanie dokumentacji,
11. przekazywanie wymaganej informacji do adresata,
12. archiwizacja informacji.

Proszę:

* w przypadku gdy projekt nie dotyczy zmiany obciążeń regulacyjnych, zaznaczyć pole „nie dotyczy”,
* w przypadku zmian w projekcie wpływających na obciążenia regulacyjne odpowiednio zaznaczyć ich zwiększenie lub zmniejszenie,
* wskazać, czy wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE,
* wskazać, czy dane obciążenia są przystosowane do ich ewentualnej elektronizacji (dotyczy sytuacji kiedy wprowadzane obciążenia wpływają na systemy teleinformatyczne podmiotów publicznych lub na podmioty prywatne – przedsiębiorcy, obywatele).

W komentarzu proszę o zwięzłe opisanie zakresu zmian dotyczących obciążeń regulacyjnych.

1. **Wpływ na rynek pracy**

Proszę opisać, czy i w jaki sposób projektowana regulacja może spowodować zmiany na rynku pracy w odniesieniu do zatrudnienia oraz innych wskaźników (np. czasu poszukiwania pracy, kwalifikacji pracowników).

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

1. **Wpływ na pozostałe obszary**

Proszę zaznaczyć pola - zakres oddziaływania projektu na obszary niewymienione w pkt 6, 7 i 9. Dla zaznaczonych obszarów proszę dokonać analizy wpływu.

W przypadku analizy wpływu na obszar „informatyzacja” proszę w szczególności rozważyć następujące kwestie:

* Czy projekt spełnia wymagania interoperacyjności (zdolność sieci do efektywnej współpracy w celu zapewnienia wzajemnego dostępu użytkowników do usług świadczonych w tych sieciach)?
* Czy projekt spełnia wymogi neutralności technologicznej, wielojęzyczności, elektronicznej komunikacji, wykorzystania danych z rejestrów publicznych, ochrony danych osobowych?

Jeżeli projekt będzie miał wpływ na inne niż wymienione w pkt 10 obszary proszę zaznaczyć „inne” oraz je wymienić. Proszę również omówić wpływ, jaki będzie miała projektowana regulacja na wymienione obszary.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Proszę opisać kiedy planuje się rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 (wejście przepisów w życie nie zawsze rozwiązuje dany problem a jedynie daje podstawę do wdrożenia instrumentów do jego rozwiązania). Proszę przedstawić harmonogram wdrożenia działań wykonania aktu prawnego (np. gdy rozwiązywanym problemem jest zwiększona zachorowalność, to działaniami będą: ew. zatrudnienie dodatkowych pracowników, zakup majątku - urządzeń, przeprowadzenie szczepień, zakup szczepionek itp.)).

Jeżeli akt prawny ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać planowane wykonanie dla najważniejszych zmian.

Jeżeli projektowana regulacja oddziałuje na przedsiębiorców (na prowadzenie działalności gospodarczej), zgodnie z *Uchwałą Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednolicenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych*, terminem wejścia w życie przepisów, po minimum 30-dniowym *vacatio legis*, powinien być 1 stycznia lub 1 czerwca. Jeżeli termin ten nie zostanie zachowany, proszę wskazać powód odstąpienia od wyznaczonych terminów.

1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Proszę opisać, kiedy i w jaki sposób będzie mierzone osiągnięcie efektu opisanego w pkt 2. Po jakim czasie nastąpi przegląd kosztów i korzyści projektowanych oddziaływań. Proszę również wskazać mierniki, które pozwolą określić, czy oczekiwane efekty zostały uzyskane.

W tym punkcie proszę też podać informację dotyczącą przygotowania oceny funkcjonowania ustawy (OSR ex-post), jeżeli w odniesieniu do projektu ustawy przewiduje się przedstawienie wyników ewaluacji w OSR ex-post.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać sposób przeprowadzania ewaluacji i mierniki dla najważniejszych zmian.

Jeśli specyfika danego projektu uniemożliwia zastosowanie mierników lub też niezasadna jest jego ewaluacja (z uwagi na zakres lub charakter projektu) proszę to opisać.

1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy, itp.)**

Proszę wymienić dodatkowe dokumenty, które stanowią załączniki do projektu i formularza. Załączanie dodatkowych dokumentów jest opcjonalne.

# 