



Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

DSO.ZAN.161.1443.2022.MM(2)  
/Dokument elektroniczny/

**Ministerstwo Infrastruktury**  
**(Za pośrednictwem skrytki ePUAP)**

Szanowni Państwo,

zgodnie z ustawą<sup>1</sup> przekazujemy do rozpatrzenia petycję SUNRISE PHU Grzegorz Krzemieniecki w sprawie "podjęcia inicjatywy ustawodawczej w zakresie wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym".

Z poważaniem

**Anna Chełchowska**

naczelnik Wydziału do Spraw Analiz, Nadzoru  
i Petycji

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Grzegorz Krzemieniecki

---

<sup>1</sup> Na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U z 2014 r. poz. 1195 ze zm.)

Łódź, dnia 14 lipca 2022 r.

„SUNRISE PHU” Grzegorz Krzemieniecki  
ul. A. Sacharowa 21/31  
92-524 Łódź  
biuro@sunrise-phu.pl  
tel. 512232712

Mateusz Morawiecki  
Prezes Rady Ministrów  
Al. Ujazdowskie 1/3  
00-583 Warszawa  
e-mail: kontakt@kprm.gov.pl

## PETYCJA

dotyczy podjęcia inicjatywy ustawodawczej w zakresie wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

Szanowny Panie Premierze,

działając na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz.U. z 2018 roku, poz. 870) w imieniu własnym, jako podmiot zajmujący się wdrażaniem oprogramowania na stacjach kontroli pojazdów (SKP), zwracam się z prośbą o pilne podjęcie inicjatywy ustawodawczej odnośnie wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. W szczególności dotyczy:

### 1. **Możliwości corocznej waloryzacji wysokości opłat.**

W odniesieniu do art. 84a. w zw. z ust. 1 pkt 3 lit. a i b z uwzględnieniem obecnego projekt UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 dotyczącym wyliczenia wysokości opłat ważne jest, aby brzmienie delegacji ustawowej swoim zakresem obejmowało coroczną aktualizację cen nie tylko za przeprowadzanie badań technicznych. Wprowadzenie podanych poniżej brzmień pozwoli na legalną możliwość waloryzacji wysokości opłat, o których mowa w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

### **Proponuję rozważenie wprowadzenia w projekcie UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 r. następujących zmian:**

1) dodać: art. 84a w ust 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na koniec każdego roku wysokość opłat na następny rok kalendarzowy za:”

2) zmienić: art. 84a ust.2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni, w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednoczenia stosowanych dokumentów oraz na koniec każdego roku koszty wykonywania badań technicznych.”;

3) zmienić: art. 84b w ust. 1 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) na koniec każdego roku wysokość opłat na następny rok kalendarzowy za:”

4) zmienić: art. 84b w ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) na koniec każdego roku koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, oraz zasady proporcjonalności opłat;”

5) zmienić: art. 84b w ust. 3 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) na koniec każdego roku wysokość opłat na następny rok kalendarzowy za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty”

6) zmienić: art. 84b w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na koniec każdego roku koszty związane z wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty.”;

## 2. Dostępu do danych w CEP

W projekcie UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 r. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzono następującą nowelizację w art. 1:

Pkt 13 c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Rażącem naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest:

(...) 3) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez zapewnienia dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, z zastrzeżeniem art. [80bc:<sup>1\)</sup>](#)

Pkt. 14) po art. 83c dodaje się art. 83d–83n w brzmieniu:

Art. 83j. 14. Rażącem naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:

(...) 4) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 3 i 4, art. 81 ust. 11a, art. 86 ust. 1 oraz art. 132 ust. 5, z zastrzeżeniem art. [80bc:<sup>1\)</sup>](#)

Pkt. 21) po art. 140mb dodaje się (...) i art. 140md w brzmieniu:

Art. 140md. 1. Diagnosta, który przeprowadził badanie techniczne bez:

(...)

2) dostępu do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 3 i 4, art. 81 ust. 11a, art. 86 ust. 1 oraz art. 132 ust. 5

Z projektu UC48 wynika, że w przypadku:

- wejścia w życie w ustalonym brzmieniu pkt. 13, 14 i 21 podane treści wzajemnie się wykluczają - uwzględniając zastrzeżenie w pkt 13 i 14,
- obowiązującego art. 80bc<sup>1)</sup> tj. dłuższego niż 3 dni braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu zarówno przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów i diagnosta samochodowy poniesie odpowiedzialność administracyjną i finansową.

---

1) Art. 80bc. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu, wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia.

**Proponuję rozważenie wprowadzenia w projekcie UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 r. następujących zmian:**

- 1) pkt 14 atr. 83j ust. 14 pkt. 4 usunąć wyraz „dwukrotne”.
- 2) w pkt 21 w art. 140md w ust. 1 pkt 2 dodać po cyfrze 5 przecinek i brzmienie „z zastrzeżeniem art. 80bc
- 3) dodać: art. 80bc otrzymuje brzmienie:

„Art. 80bc. W przypadku braku możliwości pobrania danych pojazdu z ewidencji, spowodowany przyczynami niezależnymi od podmiotu:

- 1) zabrania się przeprowadzenia badań technicznych bez możliwości pobrania danych z wykazu profesjonalnej rejestracji pojazdu;
- 2) diagnosta samochodowy na stacji kontroli pojazdów może przeprowadzać badania techniczne pojazdów w terminie nie dłuższym niż 3 dni, z zastrzeżeniem pkt 1;
- 3) wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie po uzyskaniu dostępu do ewidencji.

### **Uzasadnienie**

Projekt UC 48 z dnia 22 stycznia 2022 r. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, niezależnie od przyjęcia lub odrzucenia poprawek dotychczas wniesionych przez różne podmioty, zawiera w moim przekonaniu wady prawne.

Przepisy ustawy - będącej jednym z podstawowych aktów normatywnych regulujących kwestie np. prowadzenia działalności związanej z systemem badań technicznych - wprowadzają zasady, których konsekwencją będzie:

- zwiększony koszt prowadzenia działalności,
- zamykanie się stacji kontroli z powodu utraty potencjału finansowego (załącznik nr 1 – nie wszyscy wysyłają powody zaprzestania działalności),
- migracja diagnostów samochodowych do innej pracy (zawodu), niekoniecznie z wykorzystaniem posiadanych kwalifikacji,
- destabilizacja rynku badań technicznych pojazdów.

Negatywne następstwa wynikać będą w pewnej części z jej niekonstytucyjnego charakteru.

**W odniesieniu do pkt 1 w kwestii zakresie opłat za przeprowadzane badania techniczne** uwagę zwraca wystąpienie Biura Rzecznika Praw Obywatelskich z 17 grudnia 2021 r. podpisanego przez Dyrektora Piotra Mierzejewskiego, Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego. W piśmie tym Rzecznik informuje Ministerstwo Infrastruktury o problemie niepodnoszenia opłat za badania, ale problem widzi ogólnie w unormowaniach Konstytucji związanych z wolnością działalności gospodarczej. Nie porusza nigdzie kwestii, że Ministerstwo powoduje szkodę w mieniu przedsiębiorców w rozumieniu art. 417<sup>1</sup> §4 k.c. Nie jest w tym piśmie wyartykułowana opinia, że istnieje w tej sprawie obowiązek wydania aktu normatywnego, a jego niewydanie doprowadza do wyrządzenia szkody. Rzecznik postuluje tylko zbadanie sprawy przedstawionej przez stowarzyszenia branżowe z Warszawy oraz z Krosna (oddział SITK RP). Również w interpelacjach poselskich są postulaty nieoparte argumentami dotyczącymi przyczyn prawnych powstawania szkód dla przedsiębiorców tej branży.

Po nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym ogłoszonej w Dz.U. nr 173 poz. 1808 w 2004 r. minister ds. transportu w 2004 r na podstawie art. 84a ust.2 określił w drodze rozporządzenia wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów z uwzględnieniem kosztów wykonania badań technicznych. W przedmiotowej sprawie minister ds. transportu wykonał tylko raz

ten zapis, a w kolejnych latach dodawał pozycje w tabeli opłat prawdopodobnie bez bieżącego uwzględniania kosztów wykonania badań technicznych.

Strona rządowa w odpowiedziach na wystąpienia i petycje jasno stwierdza, że rozporządzenie ustaliło wysokość opłat, a jeżeli chodzi o koszty wykonywania badań technicznych, to jest to bardziej sprawa ekonomiczna niż prawna. Podnosi, że w Polsce od 2004 roku przybyły miliony nowych samochodów, a więc stacje kontroli pojazdów mają o wiele więcej zleceń i opłaca się ta działalność nawet przy niepodnoszonej wysokości opłaty. Podaje się nadto argument, że rejestrują się nowi przedsiębiorcy, którzy tę działalność rozpoczynają, mimo, że stawka badań jest na tym samym poziomie od wielu lat. Strona rządowa podaje argument, że przedsiębiorcy tej branży w Polsce mało rygorystycznie przeprowadzają badania pozyskując w ten sposób dużo środków finansowych.

Niestety z przedstawionym przez stronę rządową stanem rzeczy nie można się zgodzić, gdy dokona się dokładnej analizy informacji uzyskanych na stronach GUS, CEPiK, Sejmu RP i innych medialnych źródeł.

RoK	Ilość zarejestrowanych pojazdów w RP	Ilość poruszających się pojazdów po drogach w RP	Ilość wykonanych badań technicznych pojazdów w RP	Ilość stacji kontroli pojazdów w RP	Ilość wykonanych badań technicznych przypadająca na jedną stację kontroli pojazdów
2004	16 700 000	Wartość szacunkowa 12 500 000	Wartość szacunkowa 10 000 000	2 500	wg. ilości wykonanych BT 4 000 !!! wg. ilości poruszających się poj. 5 000
2015	27 400 000				
2016	28 600 000				
2017	28 678 674 (stan 8.06) 29 600 000		(inter. 12856 stan na 8.06 Ważne BT - 16 621 078 Bez BT - 12 057 596)	4 700	3 536
2018	30 799 800		18 013 646	5 145	3 501
2019	31 989 300		18 538 828	5 342	3 470
2020	33 000 000		18936426	5 379	3 520
2021	38 674 496 Stan na X	28 817 880 Stan X	19 516 315 w tym: - pono. spr. us. 297 829 - - drogomierze 47 566	5443	wg. ilości wykonanych BT 3 586 !!! wg. ilości poruszających się poj. 5295

- czerwonym kolorem oznaczone zostały dane z GUS, CEP i SEJMU RP.

Porównując 2004 rok z 2021 rokiem wg. ilości wykonanych badań technicznych przypadających na jedną stację kontroli pojazdów należy odnotować, że jest ich mniej w 2021 roku. Jeśli dokonamy porównania wg ilości poruszających się pojazdów po drogach, to jest ich więcej w 2021 roku, co nie powinno być brane pod uwagę przy formułowaniu opłacalności funkcjonowania stacji kontroli pojazdów.

Podsumowując: mimo, że przybyły miliony nowych samochodów, stacje kontroli pojazdów nie mają wiele więcej zleceń, ich przychody/dochody nie zwiększają się. Nowi przedsiębiorcy otwierając stacje kontroli pojazdów nie zawsze biorą pod uwagę stawki za badanie techniczne pojazdów, po prostu mają pieniądze to inwestują. Nie sprawdzają wiarygodności podawanych przekazów strony rządowej, jak i wyniku finansowego rozpoczęcia tej działalności.

Fałszywie optymistyczna argumentacja personelu ministra ds. transportu, została oparta na:

- statystykach zarejestrowanych pojazdów,
- ilości otwieranych stacji kontroli pojazdów,
- być może celowym zaniechaniu nowelizacji stawek np. z powodów politycznych (utrata wyborców), co nie powinno mieć miejsca.

Nie do przyjęcia są także głoszone przez personel ministra ds. transportu ustalenia cen minimalnych za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Powinny to być ceny sztywne (art. 537 Kc.).

Uważam, że strona rządowa powinna w odniesieniu do tego zagadnienia ustalać corocznie rzeczywiste koszty wykonania badań technicznych, jako wartość niezbędną do wyliczenia opłat za badania techniczne pojazdów. Słuszność wprowadzenia nowelizacji ustawy potwierdza stan faktyczny ilości przeprowadzanych badań technicznych pojazdów w RP przypadających na stację kontroli pojazdów.

Projektodawca w projekcie UC48 nie umieścił delegacji pozwalającej na realizację złożonych deklaracji przez ministra ds. transportu w sprawie nowelizacji cennika zawartych w udzielonych odpowiedziach pkt 3 i 5 załączonych dokumentów i na złożone interpelacje w Sejmie nr 2299, 24117 i 28483. W interpelacji 28529 minister ds. transportu wskazał „Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi obecnie prac legislacyjnych w zakresie zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261)”. **Mając na uwadze udzieloną odpowiedź w interpelacji 28529, gdy nie nastąpi zdecydowana reakcja p. Premiera oraz władzy ustawodawczej jakkolwiek minister ds. transportu nie zdecyduje się na prace legislacyjne w zakresie nowelizacji cennika badań technicznych.**

**Działanie poprzednich i obecnego ministra ds. transportu zmierzało i zmierza do destabilizacji rynku badań technicznych pojazdów, w tym zamykania (bankructwa) lub ewentualnego przekształcania stacji kontroli pojazdów w inną użyteczność publiczną. Panie Premierze w wielu dziedzinach życia uaktualnieniu ulegają płace, rosną koszty eksploatacji i utrzymania różnych podmiotów, w tym stacji kontroli pojazdów. Zwracam się prośbą o zadbanie o wydolność finansową branży związanej z systemem badań technicznych.**

**W odniesieniu do pkt 2** wg mojej oceny, w aktualnej wersji projektu zarówno prowadzący SKP, jak i diagnosta samochodowy nie są w stanie przewidzieć, czy i kiedy będą mogli spełnić podany warunek wynikający z delegacji ustawy. Zastrzeżenie powinno dotyczyć badań technicznych związanych z pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i konkretny termin możliwości przeprowadzania badań technicznych oraz kiedy należy wysłać dane do CEP. Należy mieć na uwadze, że rejestracji podlegają także pojazdy, dla których nie wymaga się przeprowadzenia okresowego badania technicznego określonego w art. 81 ust 3. W przypadku zarejestrowanych pojazdów wystawiane są zaświadczenia po przeprowadzonym badaniu technicznym, więc nie widzę powodów tak drastycznego ograniczania możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jakie obecnie zawarto w projekcie UC48 i co należy podkreślić zawartych w nim sprzeczności.

Wprowadzenie proponowanych zmian zawartych w petycji będzie spełniać postulat jasności i przejrzystości stosowania norm prawnych. Ponadto wszystkim powinno zależeć na możliwości wywiązania się z ustalonego obowiązku prawnego, aby nie powodował negatywnych skutków.

**W związku z powyższym, z uwagi na konsekwencje jakie mogą nastąpić po wprowadzeniu w życie projektu UC48 oraz mając na względzie poważne wątpliwości co do utrzymania się na rynku wielu podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wpływu na moją działalność, zwracam się do Pana Premiera z prośbą o podjęcie inicjatywy ustawodawczej celem wprowadzenia do ustawy proponowanych zmian.**

Łączę wyrazy szacunku

Grzegorz Krzemieniecki

Signature Not  
Verified

Dokument podpisany  
przez Grzegorz  
Krzemieniecki  
Data: 2022.07.14  
11:43:07 CEST

Do wiadomości otrzymują:

- 1) BIURO RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego.
- 2) SITK RP o/Krosno.
- 3) JaPa Software z Łodzi - producent oprogramowania.
- 4) Sejmowa Komisja Infrastruktury.

Do petycji załączam:

1. Zanonimizowaną kopię pisma otrzymanego od podmiotu prowadzącego stacje kontroli pojazdów.
2. Pismo BIURO RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego z dnia 17.12.2021r. skierowane do Bogdana Oleksiaka Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury zamieszczone na stronie [https://bip.brpo.gov.pl/sites/default/files/2021-12/MI\\_koszty\\_badan\\_samochodow\\_17.12.2021.pdf](https://bip.brpo.gov.pl/sites/default/files/2021-12/MI_koszty_badan_samochodow_17.12.2021.pdf)
3. Udzielona odpowiedź z dnia 12.01.2022 na pismo wskazane w pkt 2 - zamieszczone na stronie <https://www.motofaktor.pl/wp-content/uploads/2022/01/Odp.-do-BRPO-w-sprawie-zgodnosci-przepisow-rozporzadzenia.pdf>
4. Petycja SITK RP o/Krosno z dnia 12.03.2020 skierowana do Prezesa Rady Ministrów. <https://www.dlid.pl/8-szkolenia/735-petycja-12-03-2020.html>
5. Udzielona odpowiedź z dnia 5.06.2020 na petycję wskazaną w pkt 4. [https://www.dlid.pl/images/stories/seminaria/2020Semnaria/Zawiadomienie\\_petycja.pdf](https://www.dlid.pl/images/stories/seminaria/2020Semnaria/Zawiadomienie_petycja.pdf)

27.04.2022

**SUNRISE PIU Grzegorz Krzemieniecki**  
ul. A. Sacharowa 21/31  
92-524 Łódź

Firma \_\_\_\_\_ Przedsiębiorstwo Wielobranżowe \_\_\_\_\_ Spółka  
Komandytowa \_\_\_\_\_ powstała w dniu \_\_\_\_\_  
przekształcenia firmy \_\_\_\_\_

Zawiadamiamy, że z dniem \_\_\_\_\_ zaprzestujemy działalności w zakresie prowadzenia  
Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów o kodzie rozpoznawczym \_\_\_\_\_ w \_\_\_\_\_ przy ul.  
\_\_\_\_\_. Decyzja taka została podjęta ze względów ekonomicznych tj przychody z  
przeглядów nie pokrywają kosztów prowadzenia Stacji Kontroli. Taka działalność przy obecnych  
stawkach staje się nieopłacalna.

Przewidujemy możliwość ponownego otwarcia Stacji Kontroli Pojazdów po zmianie stawek  
za przeglądy.

Z poważaniem





**BIURO  
RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH**

Warszawa, 17-12-2021 r.

**Zespół Prawa Administracyjnego  
i Gospodarczego**

V.7100.9.2021.TS

**Pan  
Bogdan Oleksiak  
Dyrektor  
Departamentu Transportu Drogowego  
Ministerstwa Infrastruktury**

**via ePUAP**

Szanowny Panie Dyrektorze

Z upoważnienia Rzecznika Praw Obywatelskich uprzejmie informuję, iż do Rzecznika wpłynęło pismo Prezesa Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów, w którym zwraca uwagę, że ustalone urzędowo stawki opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów nie zostały zmienione od 17 lat, pomimo, że znacznemu wzrostowi uległy koszty operacyjne, w tym koszty pracy, ponoszone przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie wykonywania tych badań. Skutkiem tego - w ocenie wnioskodawcy – doszło do naruszenia prawa przedsiębiorców (właścicieli stacji kontroli pojazdów) do godziwego wynagrodzenia za pracę (za wykonywanie badań technicznych pojazdów).

Przedstawiciel organizacji skupiającej przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu badań technicznych pojazdów wskazał, że od wydania przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz.U. z 2004 r. Nr 223 poz. 2261) - tj. od września 2004 r. do września 2021 r. przeciętne wynagrodzenie miesięczne w sektorze przedsiębiorstw wzrosło z 2 439 zł do 5 840 zł. Dwukrotnie wyższa jest obecnie wysokość składek odprowadzanych przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. O kilkadziesiąt procent w górę poszły również ceny za media (energia elektryczna i ciepła, woda, gaz), stawki opłat za odbiór śmieci komunalnych i ścieków oraz podatku od nieruchomości. Natomiast koszty przeglądów i napraw urządzeń i przyrządów

wykorzystywanych do przeprowadzenia badań technicznych oraz okresowej legalizacji tych przyrządów kształtują się na poziomie wyższym niż w 2004 r. odpowiednio o 31 oraz o 92 procent.

Wspomniany wzrost wynagrodzeń, cen i danin publicznych, który nastąpił na przestrzeni 17 ostatnich lat, niewątpliwie przekłada się zwiększenie kosztów wykonywania badań technicznych pojazdów samochodowych. Skoro bowiem przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów musi zapłacić znacznie wyższe wynagrodzenie diagnostom przeprowadzającym badania techniczne, a także przeznaczyć większe kwoty pieniędzy na uiszczenie obowiązkowych danin publicznych (składek i podatków) oraz na zapłatę cen za dostarczaną do stacji energię, paliwa i wodę, to poniesione przez niego nakłady finansowe potrzebne do wykonania usługi diagnostyki pojazdu uległy aprecjacji.

Wskazać w tym miejscu należy, że ustawodawca upoważniając ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów wskazał w wytycznych dotyczących treści aktu wykonawczego, że kształtując stawki przedmiotowych opłat minister powinien uwzględnić koszty wykonywania tych badań (art. 84a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym). Wytyczne zawarte w upoważnieniu ustawowym wskazują na okoliczności lub kryteria, jakie należy wziąć pod uwagę lub którymi należy się kierować, tworząc rozporządzenie. Wytyczne dotyczące treści aktu wykonawczego mają za zadanie precyzować zakres przyszłej regulacji, a ponadto łączyć treściowo rozporządzenie z ustawą upoważniającą. Wynikający z art. 92 ust. 1 Konstytucji wymóg ustanowienia rozporządzenia "w celu wykonania ustawy" oznacza bowiem nakaz ścisłego powiązania rozporządzenia z treścią ustawy i traktowania rozporządzenia jako instrumentu służącego wykonaniu woli ustawodawcy i ustawy będącej wyrazem tej woli, jak również realizowaniu przez rozporządzenie tego samego celu, jaki realizuje ustawa. W konsekwencji, przepisy wykonawcze muszą pozostawać w związku merytorycznym i funkcjonalnym w stosunku do rozwiązań ustawowych, ponieważ tylko w ten sposób mogą być wyznaczone granice, w jakich powinna mieścić się regulacja zawarta w przepisach wykonawczych (por. wyrok TK z 27 listopada 2012 r., sygn. akt U 4/12).

Kryterium kosztów wykonywania badań technicznych pojazdów, będące wskazówką co do merytorycznych rozwiązań, które mają znaleźć wyraz w rozporządzeniu określającym wysokość opłat za przeprowadzenie w/w badań, nie jest wartością stałą, lecz podlega zmianie wraz z upływem czasu. Potwierdzeniem tego są przedstawione przez Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów informacje (wyliczenia) dotyczące wzrostu w ciągu ostatnich kilkunastu lat wartości ludzkiej pracy, świadczeń na rzecz państwa ponoszonych przez przedsiębiorców oraz cen dostarczanej energii i serwisowania urządzeń i przyrządów używanych przez diagnostów, które są elementami składowymi kosztów

badania technicznego pojazdu. Oznacza to, że ustalone w 2004 r. stawki opłat za badania techniczne pojazdów, nie uwzględniają aktualnych kosztów wykonywania tych badań, lecz opierają się na danych historycznych. Treść normatywna załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. - „Tabela opłat za badania techniczne pojazdów”, nie realizuje zatem polecenia ustawodawcy dotyczącego materialnego kształtu regulacji, która ma być zawarta w akcie wykonawczym. Należy bowiem zwrócić uwagę, że rozporządzenie powinno spełniać standardy konstytucyjne wynikające z art. 92 ust. 1 ustawy zasadniczej nie tylko w momencie jego wydania (wejścia w życie), ale przez cały okres obowiązywania aktu wykonawczego.

Skoro ustawodawca nie ustanowił mechanizmu waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów (np. opartego na wskaźniku rocznego wzrostu cen towarów i usług), to należy przyjąć, że stawki tych opłat – z woli ustawodawcy – mają kształtować się przy uwzględnieniu rzeczywistych kosztów wykonywania badań, które są czynnikiem zmiennym (mogą zwiększać się lub ulegać zmniejszeniu). Nie wystarczy zatem, że organ upoważniony do określenia wysokości opłat za badania techniczne pojazdów w drodze rozporządzenia, ustali raz stawki tych opłat w oparciu o wyliczenia dotyczące kosztów tych badań, które kształtują się w dacie wydania rozporządzenia. Przedmiotowe koszty powinny być systematycznie monitorowane przez ten organ, zaś ustalenie, że nastąpił ich odczuwalny wzrost lub spadek, pociąga za sobą konieczność dokonania odpowiedniej korekty wysokości opłat za przeprowadzenie diagnostyki pojazdów. Tylko wówczas, rozporządzenie będzie odpowiadać merytorycznej treści dyrektywnej zawartej w upoważnieniu ustawowym.

Zgodnie z art. 20 Konstytucji, społeczna gospodarka rynkowa jest oparta na wolności działalności gospodarczej. Przedmiotem tej wolności jest podejmowanie decyzji o rozpoczęciu zarobkowej działalności w zakresie wytwórstwa, handlu, usług i budownictwa, wykonywanie tej działalności, w tym podejmowanie bieżących decyzji gospodarczych, a także zakończenie wspomnianej działalności, gdy ustaje wola dalszego jej prowadzenia. Przejawem wolności działalności gospodarczej jest swoboda zawierania umów w ramach tej działalności, której jednym z elementów jest możliwość autonomicznego kształtowania treści umowy, w tym m.in. postanowień określających cenę towaru lub usługi będących przedmiotem sprzedaży.

Z treści art. 22 Konstytucji wynika, że wolność działalności gospodarczej może podlegać ustawowym ograniczeniom, gdy przemawia za tym ważny interes publiczny. Zgodnie z art. 83 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym, prowadzenie stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2017 r. poz. 2168), co oznacza, że jej wykonywanie dozwolone jest pod warunkiem spełnienia szczególnych warunków,

określonych przepisami prawa. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który spełnia wymagania określone w art. 83 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym i uzyskał wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

Jako ograniczenie swobody działalności gospodarczej (swobody zawierania i kształtowania treści umów) należy także traktować decyzję ustawodawcy, że cena za usługę wykonania badania technicznego pojazdu (określona w ustawie jako opłata) jest ustalana przez ministra właściwego ds. transportu w drodze stosownego rozporządzenia. Tego rodzaju ograniczenie wymaga nie tylko wskazania ważnego interesu publicznego, dla którego zostało ustanowione, ale powinno również spełniać kryteria wynikające z treści art. 31 ust. 3 Konstytucji (por. „Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz”, L. Garlicki (red.), M. Zubik (red.), tom I, wyd. II, Wydawnictwo Sejmowe 2016). Jedną z przesłanek ograniczeń praw i wolności konstytucyjnych wywiedzionych w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego z normy wyrażonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji, jest zasada proporcjonalności *sensu stricto*, która wymaga zachowania odpowiednich proporcji pomiędzy pozytywnym efektem, jaki niesie za sobą dana regulacja prawna, a ciężarami (ograniczeniami) nakładanymi na jednostkę.

Unormowania, na mocy których ceny za wykonanie badania technicznego pojazdu są ustalane ogólnie przez organ administracji państwowej, mają na celu zapewnienie, aby każdy właściciel pojazdu samochodowego, który ma ustawowy obowiązek przedstawić pojazd do badania technicznego, zapłacił za to badanie taką samą kwotą pieniędzy, a cena za wykonanie tej usługi nie była oderwana od rzeczywistych kosztów przeprowadzenia badania, a przez to zbyt wysoka dla świadczeniobiorcy. Skoro bowiem ustawodawca wprowadził ustawowy obowiązek badań technicznych pojazdów, to należało zagwarantować, że ceny tych badań będą jednolite, a konieczność ich uiszczenia nie będzie stanowić nadmiernego obciążenia finansowego dla właścicieli pojazdów. Wymagało to ograniczenia praw przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w zakresie autonomii kształtowania cen za usługi wykonywania badań technicznych pojazdów. Aby ingerencja państwa w kształtowanie wspomnianych cen nie była nadmierna, ustawodawca w przepisie upoważniającym ministra właściwego do spraw transportu do określania wysokości opłat za badania techniczne pojazdów zamieścił wytyczne (wskazówkę), że stawki tych opłat powinny być ustalane z uwzględnieniem kosztów wykonywania badań. W sytuacji, gdy wysokość przedmiotowych opłat pozostaje w oderwaniu od aktualnych kosztów badań technicznych, gdyż nie uległa zmianie od 2004 r. - pomimo wzrostu nakładów finansowych potrzebnych do wykonania tych badań - to naruszona zostaje równowaga pomiędzy ważnym interesem publicznym, który przemawia za wprowadzeniem sztywnych cen za usługi świadczone przez stacje kontroli pojazdów, a wymogami ochrony praw przedsiębiorców prowadzących takie stacje. Skutkiem tego, regulacje określające stawki opłat za wykonanie badań technicznych pojazdów nie spełniają warunku zgodności z

zasadą proporcjonalności *sensu stricto*, co oznacza, że mamy do czynienia z ograniczeniem praw właściciel stacji diagnostycznych, które nie spełnia standardów konstytucyjnych.

Mając powyższe na uwadze, na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz.U. z 2020 r. poz. 627 ze zm.), zwracam się do Pana Dyrektora z uprzejmą prośbą o zbadanie przedstawionej przez stowarzyszenie sprawy z punktu widzenia zgodności przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów z normami i wartościami konstytucyjnymi oraz poinformowanie Rzecznika Praw Obywatelskich o stanowisku resortu infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

Piotr Mierzejewski

Dyrektor Zespołu

/-podpisano elektronicznie/

Departament Transportu Drogowego

Znak sprawy: DTD-7.4400.98.2021

**Pan  
Piotr Mierzejewski  
Dyrektor  
Zespołu Prawa Administracyjnego  
i Gospodarczego  
Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich**

*Szanowny Panie Dyrektorze,*

W odpowiedzi na pismo z dnia 17 grudnia 2021 r., znak V.7100.9.2021.TS, w sprawie zbadania przedstawionej przez Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów sprawy z punktu widzenia zgodności przepisów *rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów* (Dz. U. z 2261, z późn. zm.) z normami i wartościami konstytucyjnymi, Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury przedstawia następujące wyjaśnienia.

Należy podkreślić, że prowadzenie stacji kontroli pojazdów nie jest prowadzeniem zwykłej działalności gospodarczej, jedynie nastawionej na zysk przedsiębiorcy. Zgodnie z art. 83 ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.) działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców* i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Stąd szereg prawnych wymogów co do osoby przedsiębiorcy, obowiązek spełnienia większej liczby warunków do jej rozpoczęcia i wykonywanie jej pod nadzorem. Przedsiębiorca planujący rozpocząć taką działalność, musi zaakceptować przyjęte ustawowe warunki jej prowadzenia oraz dochodowości takiej działalności, w tym określone przepisami wysokości opłat za badania techniczne.

Należy zauważyć, że minister właściwy do spraw transportu przez określenie wysokości opłaty za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w akcie prawa powszechnego zabezpieczył także interes finansowy przedsiębiorcy (urzędowa wysokość opłaty za badania techniczne), jak również realizuje zasadę zaufania polegającą na zagwarantowaniu przewidywalności działań organów władzy publicznej, w tym ustawodawcy oraz pozwala na wykonywanie działalności gospodarczej według tych samych reguł i z wykorzystaniem tych samych instrumentów. Jednocześnie należy podkreślić, iż podjęcie przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów wiąże się nie tylko z dążeniem do osiągnięcia zysku, ale przede wszystkim z zapewnieniem obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów.

Wydawane przez stacje kontroli pojazdów (tym samym diagnostów) zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, mają charakter dokumentu urzędowego, tym bardziej ważnego, że wydawanego na podstawie fizycznego sprawdzenia, oceny oraz czynności kontrolnych, a nie tylko na podstawie dokumentów papierowych, czy danych elektronicznych z centralnej ewidencji pojazdów.

Nie można pominąć również faktu, iż pomimo stałej wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów każdego roku Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje w drodze decyzji poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla nowo otwieranych stacji kontroli pojazdów. W wyniku przeprowadzonych postępowań administracyjnych w 2020 r. Dyrektor Transportowego

*niepodległa*

POLSKA  
STULECIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

Dozoru Technicznego wydał 2116 poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów, w tym 163 poświadczenia zgodności zostały wydane dla przedsiębiorców, którzy otworzyli nowe stacje kontroli pojazdów oraz 108 poświadczeń dla przedsiębiorców przejmujących stacje kontroli pojazdów. W 2021 r. do dnia 6 grudnia, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydał 951 poświadczeń, w tym 116 poświadczeń dla przedsiębiorców, którzy otworzyli nowe stacje kontroli pojazdów, natomiast 102 poświadczenia zostały wydane w odniesieniu do przedsiębiorców przejmujących stacje kontroli pojazdów. Ważną kwestią jest także rosnąca liczba pojazdów, obecnie w Polsce jest zarejestrowanych ponad 28,5 mln pojazdów.

Powyższe dane potwierdzają chęć podejmowania decyzji o rozpoczęciu zarobkowej działalności w zakresie usług i wykonywanie tej działalności. Natomiast rosnąca liczba pojazdów zarejestrowanych przedkłada się na zwiększenie ilości przeprowadzanych badań technicznych.

Z drugiej strony minister właściwy do spraw transportu określając wysokość opłaty za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w akcie prawa powszechnego miał na uwadze interes publiczny, czyli dość dużą grupę adresatów rozporządzenia jakimi są właściciele lub posiadacze pojazdów. W związku z tym, *rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów* (Dz. U. poz. 275) wskazuje w § 16, że na stacji kontroli pojazdów powinna być umieszczana w widocznym miejscu co najmniej tabela opłat za badania techniczne pojazdów, o której mowa w przepisach w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Należy dodać, że utrzymanie pojazdu jest obowiązkiem, który wiąże się również z innymi wydatkami po stronie właścicieli tj. koszty eksploatacji pojazdu oraz obowiązkowego ubezpieczenia.

W związku z powyższym, należy wyraźnie zaznaczyć, że przedstawienie pojazdu na przykład do okresowego badania technicznego, w ustawowo określonym terminie, zwykle wynoszącym okres roku, jest bezwzględny obowiązkiem właściciela lub posiadacza pojazdu. Taki obowiązek wynikający z *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w Polsce corocznie dotyczy średnio około 17 milionów obywateli. Dlatego też stwierdzenie Pana Dyrektora iż: „*regulacje określające stawki opłat za wykonanie badań technicznych pojazdów nie spełniają warunku zgodności z zasadą proporcjonalności sensu stricto, co oznacza, że mamy do czynienia z ograniczeniem praw właścicieli stacji diagnostycznych, które nie spełnia standardów konstytucyjnych.*” jest oceną jednostronną.

Należy zauważyć, że działania Rzecznika Praw Obywatelskich dotyczące „*naruszenia wolności i praw człowieka i obywatela*” powinny całościowo oceniać wpływ danych regulacji (danej sytuacji) na wszystkich obywateli, których dana regulacja dotyczy, a nie tylko jednej strony, która jest biznesowym interesariuszem systemu badań technicznych pojazdów. Pomimo, iż najważniejszym elementem systemu badań technicznych pojazdów są przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów i diagnozy dokonujący badań technicznych, to właściciele i posiadacze pojazdów ponoszą koszty tych badań. Dlatego też ważnym elementem przy rozpatrywaniu kwestii wysokości opłat regulowanych powinny być także aspekty społeczno-ekonomiczne polskiego społeczeństwa.

Z danych uzyskanych z centralnej ewidencji pojazdów wynika, że w Polsce zaledwie niespełna 2% pojazdów nie przechodzi badania technicznego. Natomiast w Niemczech badań technicznych nie przechodzi blisko 16% pojazdów. Taka różnica nie wskazuje na bardzo dobry stan floty samochodowej w Polsce w stosunku do floty pojazdów użytkowanych w Niemczech, ale po dokonaniu głębszej analizy, w szczególności wieku tej floty w Polsce (średni wiek pojazdu wynosi 13 lat) z dużym prawdopodobieństwem należy wskazać na znaczne uchybienia w przeprowadzaniu badań technicznych oraz na niedoskonałość, wręcz niewydolność obecnego systemu prawa.

Należy podkreślić, że obecnie priorytetem jest wprowadzenie sprawnie i realnie funkcjonującego systemu wysokiej jakości badań technicznych pojazdów – zapewniającego również wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego, co stanowi ważny interes publiczny, przez prawidłowe wdrożenie *dyrektywy 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 uchylającej dyrektywę 2009/40/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Zakłada się, że procedowany *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) pozwoli na osiągnięcie pozytywnych efektów, jakimi są poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez „uszczelnienie” systemu badań technicznych, stworzenie spójnego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, który wpłynie na wyższą jakość wykonywanych badań technicznych i będzie wiązać się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym.

Prace legislacyjne nad aktami wykonawczymi z zakresu badań technicznych pojazdów, w tym regulującymi wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, będą mogły zostać podjęte po prawidłowym wdrożeniu wyżej wymienionej dyrektywy.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Bogdan Oleksiak

Dyrektor

Departamentu Transportu Drogowego





## STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno

38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12

e-mail: [biuro@klubdiagnosty.pl](mailto:biuro@klubdiagnosty.pl), [www.klubdiagnosty.pl](http://www.klubdiagnosty.pl)

REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 12.03.2020 r.

**Pan Mateusz Morawiecki - Prezes Rady Ministrów**

**00-583 Warszawa**

**Al. Ujazdowskie 1/3**

## P E T Y C J A

Na podstawie art. 63 Konstytucji RP w związku z art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (t. j.: Dz.U. z 2018 roku, poz. 870) składamy petycję w sprawie urealnienia stawek przewidzianych w załączniku nr 1 do rozporządzenia z dnia 29.09.2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. z 2004 r., Nr 223, poz. 2261 z późn. zmianami) poprzez ich podwyższenie co najmniej o 100 % na skutek uwzględnienia m.in. ponad 15 letniej inflacji i innych składników wymienionych w petycji.

### **Uzasadnienie:**

Pod koniec 2019 roku do naszego Stowarzyszenia zaczęły wpływać wnioski od podmiotów z terenu całego kraju prowadzących stacje kontroli pojazdów, abyśmy złożyli na ręce Pana Premiera petycję o podjęcie inicjatywy prawodawczej zmierzającej do urealnienia cen zamieszczonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (jako pochodzącego z roku jeszcze 2004).

Zawarte w rozporządzeniu w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. z dnia 14.10.2004 r., Nr 223 poz. 2261 z późn. zmianami) opłaty od ponad 15 lat nie uległy zmianom, a koszty prowadzenia stacji kontroli pojazdów na przestrzeni lat diametralnie wzrosły. Od października 2004 roku znacząco podniosły się ceny m.in. gazu, energii elektrycznej, wody, kanalizacji oraz innych pochodnych związanych z generowaniem wyłącznie kosztów wraz z podwyższeniem podatku VAT z 22% do 23%.

Kolejnym istotnym parametrem odzwierciedlającym koszty ponoszone przez właścicieli SKP jest płaca minimalna, która w 2004 roku wynosiła 824 zł brutto, a od 01.01.2020 roku ustalono stawkę na poziomie 2600 zł brutto – tendencja wzrostowa jest zjawiskiem pożądanym i korzystnym, ale po stronie właścicieli stacji zatrudniających diagnostów to ponad trzykrotny (!) przyrost kosztów zatrudnienia. Tak więc różnica pomiędzy 2020 a 2004 rokiem wyniesie 1776 zł brutto miesięcznie dla jednego pracownika. W przypadku zatrudnienia jedynie dwóch diagnostów w skali 2020 roku koszty wynikające z różnicy płacy minimalnej względem 2004 roku wyniosą zatem 42624 zł (1776 zł x 2 pracowników x 12 miesięcy). Ustalona opłata za przeprowadzenie okresowego badania technicznego samochodu osobowego kategorii M1 stanowiła w 2004 roku 11,9 % minimalnego wynagrodzenia. Wykonane w 2020 roku przeliczenie wg obowiązującej obecnie ceny ww. pojazdu pokazuje, że jest to zaledwie 3,7 % minimalnego wynagrodzenia. Nie budzi zatem wątpliwości fakt, że zaniechanie ze strony prawodawcy stosowania racjonalnego prawa przy ustalaniu cen za badania techniczne generuje każdego roku mniejsze przychody. Ustalenie odpowiedniego wskaźnika w połączeniu z ustalaniem minimalnego wynagrodzenia mogłoby spowodować, że w 2020 roku cena za badania techniczne dla ww. pojazdu według skali obowiązującej w 2004 roku tj. 11,9 % minimalnego wynagrodzenia wynosiłaby **307 zł brutto**.

Dodatkowym kosztem dla właściciela SKP są również pochodne wynikające ze stosunku pracy jak np. składki ZUS oraz amortyzacja budynku i urządzeń wykorzystywanych w trakcie przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Kosztami dla podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów są również wszelkiego rodzaju opłacane podatki, koszty wynikające z przeprowadzanych kontroli zewnętrznych, czy też koszty mające na celu podnoszenie kwalifikacji zawodowych pracowników.

Wnosimy o dokładne oszacowanie opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów poprzez przeprowadzenie szczegółowej analizy pracy diagnosty samochodowego i nakładów ponoszonych przez właściciela stacji kontroli pojazdów w odniesieniu do przeprowadzanych różnych badań technicznych pojazdów – wówczas zapewne okaże się, iż uwzględnienie 15 letniej inflacji jest zbyt małą wartością. Wystarczy zapoznać się z opracowanym przez nas materiałem szkoleniowo-edukacyjnym w postaci ponad dwugodzinnego filmu instruktażowego „OKRESOWE BADANIE TECHNICZNE KROK PO KROKU”, który został przesłany Ministerstwu Infrastruktury w dniu 12 października 2018 roku (numer filmu instruktażowego: 379). Jesteśmy przekonani, że poświęcony czas na wykonanie wszelkich czynności wchodzących w zakres różnych badań technicznych pojazdów oraz wykorzystywane przez diagnostów samochodowych drogie urządzenia służące podczas ich przeprowadzania generują znacznie większe koszty niż 15 lat temu, a właściciele stacji kontroli pojazdów, którzy musieli zainwestować setki tysięcy złotych nie spodziewali się, iż opłaty za przeprowadzanie badań technicznych zostaną zamrożone na tak długi okres czasu.

Jakakolwiek nowelizacja przepisów związana z wymianą, naprawą, modernizacją lub zakupem nowych urządzeń, także będzie generować dodatkowe koszty na każdej stacji kontroli pojazdów. Przez ostatnie lata koszty prowadzenia działalności w formie stacji kontroli pojazdów jedynie rosną,

a źródłem przychodów SKP są badania rozliczane na podstawie stawek sprzed 15 lat. Skumulowany wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych w podanym okresie wynosi 32,7 %. W ujęciu rocznym stopa inflacji wynosiła: 2004 - 3,5%, 2005 - 2,1%, 2006 - 1,0%, 2007 - 2,5%, 2008 - 4,2%, 2009 - 3,5%, 2010 - 2,6%, 2011 - 4,3%, 2012 - 3,7%, 2013 - 0,9%, 2014 - 0,0%, 2015 - -0,9%, 2016 - -0,6%, 2017 - 2,0%, 2018 - 1,6%, 2019 - 2,3%. Uważamy, że dalsze utrzymanie takiego stanu tj. nie urealnienia cen, może w konsekwencji powodować bankructwa stacji kontroli pojazdów oraz utratę pracy przez diagnostów samochodowych. Nie mniej istotne mogą być konsekwencje reputacyjne dla Państwa: iż poprzez przerzedzenie siatki stacji ogranicza się obywatelowi dostęp do narzuconych badań i utrudnia dotarcie do miejsc umożliwiających realizację obowiązków nałożonych ustawą. Natomiast dodatkowym – obok urealnienia przychodów z realizacji funkcji poruczonych ustawowo w relacji do kosztów z tym związanych - pozytywnym efektem uwzględnienia nie tylko inflacji w nowym taryfikatorze opłat będzie zwiększenie wpływów do budżetu Państwa.

Jako argument przemawiający za pozytywną odpowiedzią na niniejszą petycję wykorzystujemy fakt, iż strona Rządowa rozważała możliwość podwyższenia opłat za badania techniczne pojazdów (projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 30 września 2016 roku w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych), jednakże w 2018 roku zmieniono w tej materii zdanie (projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 października 2018 roku w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych). Przykładowo, w odniesieniu do przeprowadzenia okresowego badania technicznego samochodu osobowego kategorii M1 projekt rozporządzenia z 2016 roku wskazywał opłatę w wysokości 125 zł brutto, natomiast projekt rozporządzenia z 2018 roku wskazywał opłatę na poziomie ustalonym w 2004 roku - 98 zł brutto. Działania takie trudno uznać za uwzględniające zmianę realiów społecznych i gospodarczych dla stacji kontroli pojazdów na przestrzeni od wydania rozporządzenia z 2004 roku do teraz.

Reasumując, z powyższych względów w procesie tworzenia prawa w 2020 roku proponujemy ustalenie np. opłaty za przeprowadzenie okresowego badania technicznego samochodu osobowego kategorii M1 na poziomie 10 % minimalnego wynagrodzenia, **czyli 260 zł brutto**. Uważamy, że podwyższenie opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów korzystnie wpłynie na finanse prowadzonej działalności w stacjach kontroli pojazdów zlokalizowanych na terenie całego kraju. Wystąpi też zwiększenie wpływów do budżetu Państwa poprzez płacenie wyższych podatków. Będzie więc stanowiło pogodzenie interesów wszystkich zainteresowanych: obywatelom zapewni dostęp do przeprowadzenia badań bez okresu zbędnego oczekiwania w kolejkach (co jest niewykluczone przy konieczności zamknięcia części stacji), przedsiębiorcom pozwoli utrzymać zakłady pracy, a Skarbowi Państwa dostarczy dodatkowych dochodów w postaci podatków od prowadzących stacje.

Występując z niniejszą petycją proponujemy zarazem aby wysokość stawek opatrzyć mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji (jak w projektowanym rozporządzeniu z 2016 r.) lub

wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia. Dzięki takiemu zabiegowi zostanie utrzymana prawidłowa relacja pomiędzy przepisami a przedmiotem regulacji, jednocześnie oszczędzając konieczności częstych ingerencji prawodawczych.

W załączeniu przesyłamy wnioski, które dotychczas do nas wpłynęły.



Z poważaniem

Otrzymują:

- Adresat,
- a/a.



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 05 czerwca 2020 r.

Znak sprawy: DTD-7.0530.1.2020

**Stowarzyszenie Inżynierów  
i Techników Komunikacji RP**  
**Oddział w Krośnie**  
e-mail: [biuro@klubdiagnosty.pl](mailto:biuro@klubdiagnosty.pl)

#### ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) po rozpatrzeniu petycji z dnia 12 marca 2020 r., przekazanej przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów (data wpływu do MI: 26 marca 2020 r.), w sprawie podwyższenia opłat za badania techniczne pojazdów o co najmniej 100% przez zmianę przepisów *rozporządzenia 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. poz. 2261) informuje, co następuje.

Prace legislacyjne nad aktami wykonawczymi z zakresu badań technicznych pojazdów, w tym regulującymi wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, będą mogły zostać podjęte po pełnym wdrożeniu *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51) do polskiego porządku prawnego. Jednocześnie po zmianie upoważnienia ustawowego nowe stawki opłat za badania techniczne mogłyby zostać uzgodnione w ramach aktów wykonawczych.

Pragnę podkreślić, że przedstawiona przez Państwa propozycja podwyższenia opłat za badania techniczne pojazdów zostanie poddana szczegółowej analizie w ramach prac legislacyjnych nad nowym systemem badań technicznych pojazdów.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach*, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
Krzysztof Tomczak  
Zastępca Dyrektora  
Departamentu Transportu Drogowego

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów  
Biuro Prezesa Rady Ministrów  
e-mail: [bprm@kprm.gov.pl](mailto:bprm@kprm.gov.pl)

*niepodległa*

POLSKA  
STRAŻAKOM  
NIEPODLEGŁOŚCI

## Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest *minister właściwy do spraw transportu* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.);
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Panią/Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
  - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
  - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
  - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
  - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2019 r. poz. 553, z późn. zm.), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: [inspektor.RODO@mi.gov.pl](mailto:inspektor.RODO@mi.gov.pl). Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.

**Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:**

Identyfikator dokumentu	227609.954736.732554
Nazwa dokumentu	Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji.pdf
Tytuł dokumentu	Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji
Sygnatura dokumentu	DTD-7.0530.1.2020
Data dokumentu	2020-06-05
Skrót dokumentu	0B1F64BBDE9DBB2D8B45CEFAE680DD0219BBED7 6
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2020-06-05 15:40:04
Podpisane przez	Krzysztof Andrzej Tomczak Zastępca Dyrektora

EZD 3.92.3.3.16643

Data wydruku: 2020-06-05

Autor wydruku: Szwarczewska Anna (Specjalista)