



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/20397/2023 P
Data: 2023-04-13

11.kwiecień 2023rok.

Szanowny Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Dotyczy: DTD-7.0530.1.2023

W odpowiedzi od Pana Ministra za pośrednictwem pisma sygnowanego przez Sekretarza Stanu Pana Rafała Webera z dnia 21 marca 2023 roku pragnę odnieść się i zwrócić uwagę, że nie zawiera ono żadnych logicznych i uzasadnionych wyjaśnień satysfakcjonujących środowisko SKP.

Pismo nie zawiera ustosunkowania się Pana Ministra do argumentów i zarzutów przedstawionych w petycji. Można odnieść wrażenie, że każdy kto ma inne zdanie w kwestii waloryzacji opłat za badanie techniczne pojazdów traktowany jest przez instytucję kierowaną przez Pana, a dokładniej przez Pana Rafała Webera jak intruz. Ponadto nie ma nawet jakiegokolwiek woli przystąpienia Ministerstwa do konstruktywnej dyskusji ze środowiskiem SKP w sprawie narastającego problemu od prawie 19 lat. Należy podkreślić, że przy obojętności Ministerstwa w sprawie w/w problemu większość SKP prawie „umiera”. Znam problem cięcia kosztów np. ograniczenia ogrzewania hal i innych, aby dotrzeć do wydania rozporządzenia w sprawie waloryzacji opłat przez Pana Ministra.

I tak w odpowiedzi na petycję pismo nie zawiera wyjaśnienia dlaczego Minister odpowiedzialny w swoich działaniach nie uwzględni ustawy art. 84a ust. 2. Prawa o Ruchu Drogowym. Przecież każdy inwestor angażując swoje środki, a często pochodzące i z kredytów w budowę i organizację SKP przekonany jest, że w/w ustawa będzie obowiązywała każdego kolejnego Ministra, nie jak Pan Minister zawarł w piśmie, że każdy inwestor wiedział na co się godzi przed podjęciem decyzji o budowie SKP. Ponadto próba używania argumentacji, że TDT wydał „ileś tam” nowych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych SKP jest argumentacją absurdalną i nietrafioną ponieważ są SKP, które likwidują działalność ze względu na nieopłacalność. Nie można rozumować w ten sposób, że np. jeżeli w danej miejscowości zostały uruchomione dodatkowo dwie piekarnie to chleb będzie tańszy, bo w takim przypadku cena chleba może być tylko wyższa. Na tym przykładzie pokazuję, że używanie takiej argumentacji jest co najmniej nie na miejscu. Podstawowa zasada każdej działalności gospodarczej to tylko opłacalność.

Następna uwaga dotyczy braku odniesienia się np. do kwestii 3-krotnej podwyżki przez UDT opłat za badanie dopuszczenia do użytkowania podnośników samochodowych. Pragnę stwierdzić, że taka podwyżka opłat dotyczyła zmian stawek tylko od 2014 roku, natomiast opłaty za badanie „stoją w miejscu” od 2004 roku. Pragnę wskazać, że w branży samochodowej ceny wszystkich usług od tego czasu poszły w górę 3-4 krotnie, w czym doskonale zorientowany był UDT. Taka bierność przez 19 lat w kwestii opłat BTP to poniżenie i pogarda dla całego środowiska SKP.

Kolejna kwestia to wskazana w piśmie nietrafiona uwaga, że preambuła dyrektywy 2014/45/UE wskazuje, że badanie techniczne pojazdów powinno być **stosunkowo** proste, szybkie i niedrogi. Właśnie to określenie „stosunkowo” przecież nie oznacza, że prywatny przedsiębiorca ma dopłacać do wykonywanej usługi, bo państwowy podmiot taki jak UDT podniósł 3-krotnie stawkę. Jest to podstawowa logika ekonomiczna prowadzenia jakiegokolwiek działalności gospodarczej, bo w przeciwnym razie ktoś (w przypadku UDT skarb państwa) musi dopłacić. Nie można lekceważyć ludzi, którzy poświęcili niekiedy dorobek całych rodzin. Pragnę wskazać, że roboczogodzina w autoryzowanym warsztacie samochodowym waha się od 500 złotych do nawet 1000 złotych. Właśnie to określenie „stosunkowo” z preambuły oznacza, aby przy ustalaniu opłat za badanie techniczne pojazdów sugerować się raczej tą niższą stawką. Pragnę dodać, że za obecną cenę BTP w Polsce wynoszącą 98 PLN (minus VAT 23%, a nie jak było do 2011 roku 22%) można co najwyżej umyć mały samochód, a już sama zmiana ogumienia w samochodzie osobowym kosztuje od 120 PLN do nawet 500 PLN (źródło money.pl 2022). Podkreślenia wymaga fakt znacznie większą odpowiedzialność diagnosty SKP włącznie z karą. Ponadto trudno nie przypomnieć wystąpienia Pana Premiera Mateusza Morawieckiego w sprawie ochrony małych i średnich przedsiębiorstw w czasie ostatniego okresu szalejącej inflacji. Czy na tym ma polegać ochrona przedsiębiorstw?

Następną kwestią zawartą w piśmie od Pana Ministra to wspomniane przykładowo wartości opłat za BTP w takich krajach jak Litwa, Łotwa i Rumunia, a nie np. Czechy lub Szwecja czy Niemcy. Trudno zrozumieć dlaczego zostały przytoczone stawki za BTP w tych krajach chociaż i tak są one wyższe niż w RP. Pragnę przypomnieć, że Unia Europejska to 27 państw członkowskich i na tle tych krajów Rzeczypospolita Polska to kraj jeden z większych w UE, aspirujący i zasługujący do porównania go z takimi krajami jak Francja, Niemcy, Włochy, Hiszpania, Belgia, Holandia itp. Sam Pan Premier Mateusz Morawiecki wspominał ostatnio, że Polska już prawie dogoniła takie kraje jak Francja, Niemcy Wielka Brytania (kraj spoza UE), a nawet może niektóre przegonić i nigdy nie wymieniał krajów o których wspomina Pan w piśmie. Przykładowo opłaty w krajach UE kształtują się na poziomie np. Belgia 60 EUR, Niemcy 100 do 120 EUR, Hiszpania 35 do 42 EUR, Francja 78 do 88 EUR, Włochy 78,75 EUR, natomiast Polska tylko 20 EUR, a w Szwecji 1200 SEK (ponad 100 EUR). Pragnę nadmienić, że standard polskich SKP jest jeden z najwyższych w UE. Znam standard SKP w Hiszpanii i Włoszech, gdzie różnica z polskimi SKP jest nieporównywalna i widoczna gołym okiem. Ponadto opłata za badanie analizy spalin w UE to dodatkowa opłata, często podobna do ceny przeglądu technicznego auta. Cykl BTP w UE to nie zawsze cykl 2

letni, a bardzo często podobny jak w Polsce. Podwyższony cykl wynika głównie z tego, że są kraje gdzie średni wiek pojazdów jest znacznie niższy niż w Polsce, a w naszym kraju po drogach poruszają się samochody jedne z najstarszych w Europie. W wielu krajach UE cykl BTP starszych samochodów to 1 rok. Ponadto takie porównanie to tylko pretekst, aby odrzucić petycję, bowiem badanie to badanie i koszt można oszacować niezależnie czy wykonuje się go raz na 5 lat czy raz na rok. Idąc tym tokiem rozumowania to przykładowo jeżeli cykl BTP w PR byłby półroczny to miałyby kosztować np. 1/2 wartości opłat, a jak 5 letni cykl to stawka x5 - przecież to absurd. Koszt będzie w każdym przypadku podobny, a różnice mogą być subtelne. Zamykając ten wątek pragnę stwierdzić, że wysokość opłat za BTP to kwestia wewnętrzna każdego kraju członkowskiego UE.

Pragnę zaznaczyć, że od 2019 roku napisałem trzy petycje i w każdej odpowiedzi wskazano mi, że toczą się prace nad wprowadzeniem nowego systemu badań technicznych pojazdów w oparciu o dyrektywę 2014/45/UE i po prawidłowym wprowadzeniu jej mogą zostać podjęte decyzje o waloryzacji opłat za BTP. To chciałbym zapytać Pana Ministra czy 5 lat to mało czasu na procedowanie. Nie chcę być niedelikatny, ale muszę Panu Ministrowi przypomnieć, że 2012 roku wystąpił Pan osobiście z interpelacją poselską w sprawie podniesienia opłat za BTP. Ile jeszcze czasu potrzebuje Ministerstwo na zakończenie prac, aby skutecznie wprowadzić zmiany w systemie badań skoro obecny system spełnia prawie w całości narzucone przez UE przepisy. Dlaczego uzależnia Pan waloryzację opłat od wdrożenia nowego systemu badań technicznych pojazdów, jaki to ma związek? Środowisko SKP nie jest w stanie przetrwać kolejnego roku w oczekiwaniu na skuteczne wprowadzenie przez Ministerstwo nowego systemu badań. Wiele SKP znajduje się w dramatycznej sytuacji ekonomicznej wskazuje na to niezliczona ilość wniosków i petycji do Ministerstwa i innych organów RP oraz kilka manifestacji środowiska SKP na przestrzeni ostatnich lat.

Biorąc pod uwagę powyższe wnioski, a przede wszystkim w ostatnich dwóch latach prawie 30% inflacje proszę o przeanalizowanie mojej petycji ponownie w interesie środowiska, ale i w celu podniesienia bezpieczeństwa na drogach jak również pilnego podjęcia dialogu z całym środowiskiem, a w szczególności z Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów w sprawie urealnienia opłat za badania techniczne pojazdów.

Proszę wybaczyć mi emocjonalny ton treści pisma, ale jest to najwyższy czas na rozwiązanie tego wyjątkowo ważnego problemu.

Łączę wyrazy szacunku



Do wiadomości: Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej
(dotyczy pisma: Nr BIPL.0600.2023.MG/WT)