

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 właściciel 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 diagności 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