



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, www.klubdiagnosty.pl
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 7 grudnia 2023 r.

SITKRP/SKP-268/2023

Posłowie na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

Dotyczy: Opłat za badania techniczne pojazdów i niesprawiedliwych kar dla diagnostów samochodowych

Szanowni Państwo

Uprzejmie informujemy, iż od wielu lat prowadzimy działalność doradczą na rzecz stacji kontroli pojazdów w ramach której wielokrotnie zgłaszaliśmy uwagi i sugestie bezpośrednio stronie rządowej w zakresie tworzonych projektów norm prawnych i aktów wykonawczych, które odnoszą się do systemu związanego z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów w Polsce przez stacje kontroli pojazdów. W ramach naszej działalności doradzamy diagnostom samochodowym, właścicielom stacji kontroli pojazdów oraz urzędnikom organów samorządowych. Prowadzona przez nas działalność doradcza zmierza do tworzenia prostych i czytelnych przepisów związanych z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów i w tej materii opracowujemy konkretne stanowiska i opinie z wykorzystaniem kadry doświadczonych fachowców. Jeśli dostrzegamy nieprawidłowości wynikające z tworzonych norm prawnych, które często wskazują sami diagnosty lub właściciele stacji diagnostycznych to zgłaszamy je stronie rządowej, aby eliminować z obrotu prawnego przepisy, które mogą być dowolnie interpretowane.

Przedstawiamy zatem jeden z wielu problemów – związany jest on z brakiem zmiany opłat za przeprowadzane badania techniczne pojazdów.

Od wielu lat wskazujemy stronie rządowej na pilną potrzebę przeprowadzenia nowelizacji cen określonych w tabeli opłat załącznika nr 1 do rozporządzenia z dnia 29.09.2004 r. (Dz. U. z 2004 r., Nr 223, poz. 2261 z późn. zm.), które od prawie 20 lat nie były aktualizowane. Nadmieniamy, że z całego kraju napływały do naszego Stowarzyszenia wnioski od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, które przekazaliśmy Panu Premierowi wraz z petycją z dnia 12.03.2020 r. o podjęcie inicjatywy prawodawczej zmierzającej do urealnienia już wówczas archaicznych cen o co najmniej 100%. Składając naszą petycję wskazywaliśmy także, iż 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 to 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. Proponowaliśmy również, aby wysokość stawek opatrzyć mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia. Dzięki takiemu zabiegowi zostałaby utrzymana prawidłowa relacja pomiędzy przepisami, a przedmiotem regulacji, co doprowadzi do pozytywnych skutków funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Optymalizacja normy prawnej poprzez wprowadzenie poprawki oszczędziłaby konieczność częstych ingerencji prawodawczych. Istotnym jest, iż pochodzący sprzed ponad 19 lat cennik nigdy nie był szacowany, pomimo delegacji ustawowej wynikającej z art. 84a ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) wskazującej, iż Minister właściwy ds. transportu określi w drodze rozporządzenia m.in. wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów z uwzględnieniem kosztów wykonywania badań technicznych. Niestety, koszty wykonywanych badań technicznych nie były i nie są od wielu lat szacowane, także w przypadku wprowadzania do obiegu prawnego nowych badań technicznych pojazdów.

Argumenty przemawiające za zmianą cen są oczywiste: zupełnie inne realia gospodarcze były w 2004 roku niż dziś. Przez 19 lat podrożało wszystko m. in. ceny m.in. gazu, energii elektrycznej, wody, kanalizacji, wynajmu pomieszczeń, rat kredytowych 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 stacji kontroli pojazdów jest płaca minimalna, która w 2004 roku wynosiła 824 zł brutto, czyli 2776 zł mniej niż obecnie – należy w tym miejscu wskazać, iż art. 83a ust. 3 pkt 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym wskazuje, że aby uzyskać wpis do rejestru podmiotów prowadzących SKP należy zatrudniać diagnostów (można domniemywać, iż przepis nakazuje zatrudnienie przynajmniej dwóch osób). Ponadto opłata za przeprowadzenie okresowego badania technicznego samochodu osobowego kategorii M1 stanowiła w 2004 roku 11,9 % minimalnego wynagrodzenia, a aktualnie jest to zaledwie 2,71% - od 2024 roku będzie to zaledwie 2,31% minimalnego wynagrodzenia. Posługując się wskazanymi zależnościami obecnie opłata za okresowe badanie techniczne samochodu osobowego kategorii M1 wynosiłaby 428 zł (3600 x 11,9 %), natomiast od stycznia 2024 roku 505 zł (4242 x 11,9%). 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 ponad 19 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. Natomiast na podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów nakładane są dodatkowe obowiązki związane z zakupem nowych urządzeń lub ich naprawami – również przez okres niemal 20 ostatnich lat zwiększyły się czynności kontrolne, które diagnosta jest zobligowany przeprowadzić, aby badanie techniczne przeprowadzone zostało w zgodzie z przepisami. Częste nowelizacje przepisów powodują zwiększanie kosztów prowadzenia działalności. Bardzo często sami kierowcy i właściciele pojazdów nie dowierzają, że koszt przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest niezmienny od tak długiego czasu.

Po złożonej przez nas petycji kolejne podmioty w Polsce składały swoje petycje (do Prezydenta RP, Premiera RP, Marszałka Sejmu), interweniował również Rzecznik Praw Obywatelskich oraz Posłowie, którzy składali interpelacje w przedmiotowej sprawie – np. nr 2299 w

sprawie wysokości opłat za badania techniczne pojazdów, nr 24117 w sprawie kosztów wykonywania badań w stacji kontroli pojazdów, nr 28483 w sprawie wysokości opłat za badania techniczne pojazdów, nr 41519 w sprawie podwyższenia opłat za przeglądy techniczne prowadzone przez stacje kontroli pojazdów. Wszystkie jednak starania kończyły się fiaskiem – argumentem strony rządowej, aby cennika nie zmieniać były m.in. następujące: zwiększona liczba pojazdów rejestrowanych w Polsce, otwieranie nowych stacji kontroli pojazdów oraz brak pełnego wdrożenia przepisów unijnych.

Potwierdzeniem są wnioski wynikające z opinii prawnej Biura Analiz Sejmowych z dnia 19 maja 2023 r. dotyczącej petycji nr BKSP-144-IX-683/23 w sprawie wprowadzenia zmian do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540) w zakresie delegacji ustawowej dotyczącej badań technicznych pojazdów. Przedmiotowa opinia prawna została wydana po złożonej Petycji opisującej zależność wynikającą ze stosowania przepisów przez p. Grzegorza Krzemienieckiego dotyczącej pobierania opłat w stacjach kontroli pojazdów i zawiera ona np. następujący wniosek: „*W przedłożonej petycji postuluje się wprowadzenie poprawki w projekcie ustawy będącym aktualnie przedmiotem prac Sejmu. Poprawka ta miałaby skutkować wprowadzeniem w przepisach ustawowych swego rodzaju klauzuli waloryzacyjnej, która obligowałaby właściwego ministra do aktualizowania wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, określanych w wydawanym przez niego rozporządzeniu. Co do zasady wprowadzenie we wskazanych przepisach ustawowych klauzuli waloryzacyjnej mieści się w zakresie swobody legislacyjnej prawodawcy.*”

Kolejna sprawa dotycząca absurdalnego karania diagnostów samochodowych.

Obecnie pomagamy wielu diagnostom w Polsce, którzy popełniają czasami różne drobne błędy i mają wszczęte postępowanie administracyjne w przedmiocie cofnięcia uprawnień diagnosty samochodowego. W bieżących sprawach wykorzystujemy fakt, iż Trybunał Konstytucyjny prowadzi sprawę (postępowanie SK 17/23) i rozstrzygnie, czy przepis, na podstawie którego diagnosty mają cofane uprawnienia (tj. art. 84 ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym) jest zgodny z Konstytucją RP. Istotnym również jest, iż Rzecznik Praw Obywatelskich zgłosił się do udziału w postępowaniu przed Trybunałem Konstytucyjnym i wyraził swoje stanowisko. Zawsze na różnych spotkaniach (w tym na komisjach sejmowych) podkreślaliśmy, że zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym są niesprawiedliwe i wręcz oderwane od rzeczywistości i realiów. Niesprawiedliwym jest, aby pozbawiać diagnostów samochodowych uprawnień zawodowych na okres aż 5 lat w przypadku stwierdzenia choćby najmniejszego i drobnego uchybienia podczas wykonywania swoich codziennych obowiązków, które nie ma żadnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego - od wielu lat tej samej karze podlegają nieuczciwi diagnosty samochodowi, którzy np. „rzekomo” przeprowadzają badania techniczne przedłużając dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego pomimo braku pojazdu na badaniu technicznym. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w numerze identyfikacyjnym VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień. Analiza nie tylko poniższych wyroków jedynie potwierdza nasz przekaz:

- ✓ wyrok WSA w Kielcach z dnia 14.11.2018 r. - sygnatura: II SA/Ke 630/18,
- ✓ wyrok NSA z 12.08.2021 r. - sygnatura: II GSK 1391/18,
- ✓ wyrok WSA w Krakowie z dnia 15.10.2021 r. - sygnatura: III SA/Kr 400/21,
- ✓ wyrok NSA z 05.04.2022 r. - sygnatura: II GSK 1821/18.

Można zatem zadać bardzo proste pytanie: Dlaczego diagnosta samochodowy ma tracić uprawnienia na okres 5 lat, gdy w ferworze wykonywanych czynności i tysięcy prawidłowo przeprowadzanych badań technicznych JEDEN raz zdarzy się sytuacja, iż popełni drobny błąd lub nie dostrzeże rozbieżności w numerze identyfikacyjnym VIN pomiędzy numerem nabitym na pojeździe a numerem znajdującym się w dowodzie rejestracyjnym? Karany jest wówczas tak naprawdę nie tylko diagnosta, ale również cała jego rodzina - niepotrzebny pracownik bez uprawnień może zostać zwolniony przez pracodawcę. Obecnie na cofnięcie uprawnień może być narażony diagnosta samochodowy, który przeprowadzi okresowe badanie techniczne samochodu osobowego w sposób „prawie” idealny, lecz zapomni jedynie wyregulować ciśnienia w ogumieniu pojazdu – obowiązek taki wynika z metody badania technicznego wskazanego w przedmiocie i zakresie badania nr. 5.3.2.1 załącznika nr. 1 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm.). Uważamy, iż przepisy dotyczące cofania uprawnień diagnostom samochodowym od wielu lat są zbyt restrykcyjne – jest wiele innych zawodów wskazanych w różnych przepisach, gdzie drobne błędy nie są karane cofnięciem uprawnień zawodowych, lecz występuje tzw. gradacja kar. Jesteśmy przekonani, że wszyscy diagnosty samochodowi w Polsce czekają na moment, kiedy popełnione drobne błędy, które nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego, nie będą skutkowały surową karą pozbawienia uprawnień zawodowych na okres 5 lat.

Naszym zdaniem wprowadzenie zmian przepisów związanych z cennikiem w stacjach diagnostycznych i karaniem diagnostów samochodowych nie jest zbyt bardzo skomplikowanym procesem legislacyjnym, nie wiąże się z długim procedowaniem, a nowelizacje przepisów nie wymagają wdrażania przepisów unijnych. Przedstawione sprawy nowelizacji opłat i karania diagnostów mogą być wprowadzone w przepisach ustawowych w zakresie swobody legislacyjnej prawodawcy, lecz od wielu lat są marginalizowane.

Reasumując, prosimy Państwa, o podjęcie szybkiej i skutecznej reakcji w przedmiotowych sprawach. Jeżeli zostaną podjęte przez Państwa jakiegokolwiek działania związane ze zmianą archaicznego cennika i zmianą sposobu karania diagnostów samochodowych – proszę nas poinformować o sposobie realizacji rozwiązania przedstawionych spraw. Jesteśmy także gotowi aktywnie uczestniczyć w pracach zmierzających do tworzenia pozytywnych zmian w systemie badań technicznych pojazdów.

Z poważaniem



Wiceprezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnice
mgr inż. Artur Salata
Koordynator ds. SKP



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, www.klubdiagnosty.pl
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 19.03.2024 r.

SITK/SKP-45/2024

Pan Paweł Gancarz - Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Uprzejmie informujemy, iż tabela opłat za badania techniczne pojazdów określona w załączniku nr 1 do rozporządzenia z dnia 29.09.2004 r. (Dz. U. z 2004 r., Nr 223, poz. 2261 z późn. zm.), powinna zgodnie z 84a ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) **uwzględniać koszty wykonywania badań technicznych**. Posiadane przez nas obecnie informacje nie dają nam żadnych podstaw do twierdzenia, iż pomimo takiego obowiązku, w celu obiektywnego ustalenia adekwatnej ceny badań technicznych pojazdów, kiedykolwiek do tej pory wykonano szczegółową analizę uwzględniającą wszelkie składowe, które powinny złożyć się na końcową cenę tzw. „przeглядów rejestracyjnych”. Wartość ta powinna zawierać m.in.:

- ✓ wynagrodzenie diagnosty samochodowego,
- ✓ koszty energii elektrycznej koniecznej zarówno do zasilania samych urządzeń wykorzystywanych w trakcie badania technicznego pojazdu, do oświetlenia wewnętrznego i zewnętrznego SKP oraz do zasilania urządzeń biurowych,
- ✓ koszty ogrzewania, które wynikają z wynikającego z zapisów Kodeksu Pracy wymagające utrzymania temperatury nie niższej, niż 14 stopni Celsjusza w hali, w której wykonywane są badania pojazdów - należy zwrócić uwagę, że jest ona otwierana i wietrzona, co drastycznie zwłaszcza w okresie zimowym obniża temperaturę za każdym razem, gdy pojazd do niej wjeżdża i ją opuszcza,
- ✓ koszt obowiązkowych okresowych przeglądów i legalizacji urządzeń wykorzystywanych przez SKP,
- ✓ koszty koniecznych napraw i serwisów urządzeń, w które wyposażone są SKP,
- ✓ koszt zakupu nowych lub modernizacji posiadanych urządzeń w przypadku ustawowych zmian zakresu lub sposobu przeprowadzania badań technicznych,
- ✓ koszt podatków lokalnych, które wynikają ze określonej specyfiki działalności, wymagając zagospodarowanie przynajmniej pewnej określonej powierzchni,
- ✓ koszty materiałów biurowych niezbędnych do wykonania badań,
- ✓ pozostałe koszty.

Żadnym merytorycznym argumentem są wypowiedzi odnoszące się do liczby funkcjonujących i otwieranych w Polsce stacji kontroli pojazdów (bowiem nawet nie ma żadnego wiarygodnego rejestru wskazującego na aktualną liczbę faktycznie działających SKP - jest tylko prowadzony przez TDT rejestr poświadczeń do wykonywania badań technicznych, które wydawane są na 5 lat), ani znacznie zawyżona w rejestrze CEPiK liczba pojazdów podlegających badaniom technicznym – wg ogólnodostępnych informacji różnica pomiędzy ilością pojazdów zamieszczonych w CEPiK a stanem faktycznym sięga kilku milionów. Ponadto, wiele podmiotów decyduje się na otworzenie stacji diagnostycznych skuszonych możliwością pozyskania zewnętrznych nisko - lub nieoprocentowanych źródeł finansowania (np. ze środków unijnych), a niektóre funkcjonujące stacje ulegają zmianom przekształceniowym (np. zmiana właściciela, podział przedsiębiorstwa, itp.). Dlatego żadna z tych wartości nie powinna być brana pod uwagę w kontekście zasadności zmian przepisów w przedmiotowej sprawie.

Natomiast wyliczenie i sposób aktualizacji wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, powinno mieć umocowanie prawne w ustawie, co obecnie i w przyszłości pozwoli na legalną możliwość stosowania go przy każdej zmianie aktów wykonawczych, również w przypadku pojawienia się nowych badań technicznych w zarówno w ustawie, jak i rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 141).

Naszym zdaniem oprócz nowelizacji rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu (...) należy opracować nowe rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych. Rozporządzenia te powinny być ze sobą spójne. Rozporządzenie w sprawie wysokości opłat (...) powinno uwzględniać poniższe fundamentalne propozycje:

1. Powinno zostać opracowane w możliwie jak najprostszy sposób, aby wykluczać możliwość dowolnych interpretacji.
2. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 81 ust. 3 i 11, o ile jest wymagane, należy obligatoryjnie wykonać dodatkowe badanie techniczne i za identyfikację lub ustalenie brakujących danych pojazdu należy pobrać opłatę, aby można było np. wypełnić także dokument identyfikacyjny pojazdu na stacji kontroli pojazdów podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego.
3. W przypadku, gdy w dowodzie rejestracyjnym znajduje się adnotacja urzędowa (np. LPG, TAXI, L, HAK), należy pobrać dodatkową opłatę za sprawdzenie dodatkowych warunków technicznych podczas każdego okresowego badania technicznego. Nie powinno być tak, że np. po rejestracji pojazdu czynności sprawdzające pojazd przystosowanego do ciągnięcia przyczep wykonuje się bez opłaty, w ramach okresowego badania technicznego.
4. W przypadku badań powypadkowych (kiedy diagnosta wykonuje wszelkie czynności wchodzące w zakres okresowego i dodatkowego badania technicznego) należy pobrać opłatę jak za dodatkowe oraz jak za okresowe badanie techniczne wyznaczając jednocześnie termin kolejnego okresowego badania technicznego.

5. W przypadku badań po zmianach konstrukcyjnych (kiedy diagnosta wykonuje wszelkie czynności wchodzące w zakres okresowego badania technicznego) należy pobrać opłatę jak za dodatkowe oraz jak za okresowe badanie techniczne wyznaczając jednocześnie termin kolejnego okresowego badania technicznego.
6. Tabela opłat powinna:
 - gwarantować opłacalność wykonania badania technicznego.
 - zawierać nowe dodatkowe badanie techniczne przeprowadzane po demontażu niektórych atrybutów (np. LPG, TAXI, L).
 - zawierać nową pozycję z ceną za badania techniczne pojazdów elektrycznych i hybrydowych.
 - zawierać konkretną opłatę za badanie techniczne co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych.
 - zostać opracowana w oparciu o kategorie pojazdów określone w tabeli załącznika nr 6 rozporządzenia w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2022 poz. 1849 z późn. zm.).
7. W rozporządzeniu należy podać warunki i wzory, tj. podstawy wyliczenia kosztów wykonywania badań wraz z wysokością ustalonej roboczogodziny jako podstawy do wyliczenia ceny za każde badanie techniczne – w tym celu Minister Infrastruktury powinien oszacować czas poszczególnych badań technicznych oraz innych czynności wykonywanych przez diagnostów.

Reasumując, aby prawidłowo oszacować wartość opłaty należy przekalkulować koszty przeprowadzanych badań technicznych pojazdów zgodnie z 84a ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz fakt, iż art. 83a ust. 3 pkt 6 ustawy wskazuje, że aby uzyskać wpis do rejestru podmiotów prowadzących SKP należy zatrudniać diagnostów (można domniemywać, iż przepis nakazuje zatrudnienie przynajmniej dwóch osób). Kwestie wynagrodzeń dla pracowników mają duże znaczenie, bowiem wynagrodzenia przez okres 20 lat radykalnie się zmieniły. Określając konkretne opłaty za poszczególne badania techniczne należy mieć na względzie wszelkie koszty wskazane przez nas w petycji z dnia 12.03.2020 r. skierowanej do ówczesnego Premiera RP o podjęcie inicjatywy prawodawczej zmierzającej do urealnienia już wówczas archaicznych cen o co najmniej 100%. Istotnym jest również, iż właściciele stacji kontroli pojazdów otwierają je nie po to, aby dokładać środki finansowe wypracowane z prowadzonych przez nich innych działalności.

W przedmiotowej petycji wskazaliśmy również naszą propozycję wyliczenia opłaty za przeprowadzenie okresowego badania technicznego samochodu osobowego kategorii M1 na poziomie 10% minimalnego wynagrodzenia. Uwzględniając nasze wystąpienie opłata wynosiłaby od 1 stycznia 2024 r. **424 zł**, natomiast od 1 lipca 2024 r. **430 zł**. Oczywistym jest, iż wystąpi również zwiększenie wpływów do budżetu Państwa poprzez płacenie wyższych podatków przez podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Ponadto, jak wynikało z petycji proponujemy, aby wysokość stawek opatrzyć mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia. Dzięki takiemu zabiegowi zostanie utrzymana prawidłowa relacja pomiędzy przepisami a przedmiotem

regulacji, jednocześnie oszczędzając konieczności częstych ingerencji prawodawczych. Taki zabieg spowoduje wyrównanie utraty dochodów oraz uzyskanie środków na modernizację wynikającą z wprowadzania zmian w funkcjonowaniu SKP (np. remont stacji, zakup nowych urządzeń i ewentualne ich naprawy, zakup oprogramowania, koszty szkolenia diagnostów itp.). Wówczas zostanie utrzymana płynność finansowa SKP. Istotnym jest również fakt, iż poprawnie skonstruowane przepisy wpłyną na jednolite postępowanie wszystkich zainteresowanych stron i zniwelują ilość zapytań kierowanych do Ministerstwa Infrastruktury przez różne urzędy i podmioty prowadzące SKP.

Z poważaniem



Wiceprezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie
mgr inż. Artur Salata
Koordynator ds. SKP

Do wiadomości:

1. a/a
2. Zarząd Krajowy SITK RP w Warszawie
3. Stacje Kontroli Pojazdów



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, www.klubdiagnosty.pl
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 27 czerwca 2024 r.

SITK/SKP-214/2024

Minister Infrastruktury - Pan Dariusz Klimczak
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: Brak nowelizacji tabeli opłat za badania techniczne pojazdów

Szanowny Panie Ministrze,

Doskonale zna Pan Minister sytuację w jakiej znaleźli się właściciele podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów w Polsce – już niedługo będziemy przeżywać 20 rocznicę wejścia w życie 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. 2004 nr 223 poz. 2261). Udzielane odpowiedzi na składane interpelacje poselskie w 2024 roku (nr, 269, 327, 396, 495, 536, 740, 757, 1236, 1287, 1317, 1341 i 2651) nawiązują do prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury analiz mających na celu ocenę zasadności i zakresu zmiany tabeli opłat za badania techniczne pojazdów. Aby przedmiotowe analizy przyspieszyć uczestniczyliśmy w spotkaniu w Ministerstwie Infrastruktury, które odbyło się w dniu 20 marca 2024 roku, podczas którego szczegółowo wskazywaliśmy wszelkie koszty, ponoszone przez podmioty prowadzące SKP, które powinny złożyć się na końcową cenę tzw. „przeглядów rejestracyjnych” składając jednocześnie nasze pismo z dnia 19.03.2024 r. nr SITK/SKP-45/2024.

Istotnym jest również, iż zgodnie z § 129 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie zasad techniki prawodawczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 283) nie ma potrzeby czekać na zmiany ustawowe – wystarczy jedynie zmienić obecnie obowiązujące opłaty za badania techniczne pojazdów wyłącznie poprzez nowelizację rozporządzenia - co zostało uwidocznione w dniu 3 kwietnia br. podczas posiedzenia Senackiej Komisji Infrastruktury.

Minęły kolejne miesiące, a rozporządzenie nie zostało dostosowane do realiów gospodarczych pomimo delegacji wynikającej z art. 84a ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) i wskazanego powyżej § 129 rozporządzenia w sprawie zasad techniki prawodawczej. Nadmieniamy, że tabela opłat za badania techniczne pojazdów pochodzi sprzed niemal 20 lat i jak zostało wykazane we wcześniejszych pismach, nigdy do wyliczenia nie uwzględniono kosztów wykonywania badań technicznych.

Przekazujemy jednocześnie treść maila, którą nadesłał do nas jeden z właścicieli SKP:

„Nasza stacja prowadzona jest na terenie wiejskim, przeprowadzamy około 3100 - 3400 badań rocznie co powoduje, że stacja jest kompletnie nierentowna. Straty miesięczne wahają się od 3 tys. zł do nawet 6,5 tys. W roku ubiegłym straty wyniosły 42 000 zł, a w tym jest jeszcze gorzej. Jeśli sytuacja w branży się nie zmieni w najbliższym czasie będziemy zmuszeni zamknąć naszą stację jeszcze w bieżącym roku. Na skutek dopłacania do działalności od około 1,5 roku straciłem wszystkie oszczędności z emerytury i pracy na warsztacie i nie mam jak dalej "walczyć". Tak funkcjonować naprawdę się nie da. Zaniechania rządu w zakresie rewaloryzacji cennika przez okres 20 lat jest znęcaniem się nad przedsiębiorcami dbającymi o stan bezpieczeństwa na drogach. Czy wiedzą Państwo kiedy możemy się spodziewać dostosowania cennika badań do obecnych warunków gospodarczych?”

Bez wątpienia każdy kolejny dzień, tydzień lub miesiąc zwłoki, to kolejne dramaty właścicieli SKP, w tym wielu mikroprzedsiębiorców prowadzących często od wielu lat stacje diagnostyczne.

W związku z powyższym, skoro w dniu 14 marca 2024 r. wskazywał Pan Minister, iż bardzo szanuje Pan każdego przedsiębiorcę i chciałby Pan Minister, żeby zapanowała równowaga w koszcie opłaty za badanie techniczne, ale także z możliwością prowadzenia tej działalności gospodarczej oraz, że nie będzie Pan na pewno zwlekał nad rozwiązaniem tego tematu - **proszę o wskazanie konkretnej daty wejścia w życie tak ważnych zmian.**

Z poważaniem



Wiceprezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie

mgr inż. Artur Salata
Koordynator ds. SKP



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-7.4400.39.2024
Warszawa, 08 lipca 2024

Szanowny Pan
Artur Sałata
Wiceprezes Zarządu
Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP
Oddział w Krośnie
adres e-mail: biuro@klubdiagnosty.pl

Szanowny Panie Prezesie,

odpowiadając na pismo z dnia 19 marca 2024 r., znak SITK/SKP-45/2024, w sprawie nowej tabeli opłat za badania techniczne pojazdów oraz pismo z dnia 27 czerwca 2024 r., znak SITK/SKP-214/2024, dotyczące braku nowelizacji tabeli opłat za badania techniczne pojazdów, przedstawiam następujące stanowisko.

Dziękuję za przedstawione elementy składowe, które powinny złożyć się na wysokość opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, a które Minister Infrastruktury będzie miał na względzie w obecnie prowadzonych analizach mających na celu ocenę zasadności i zakresu zmiany tabeli opłat za badania techniczne pojazdów, o której mowa w rozporządzeniu 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. z 2023 r. poz. 1070).

Odnosząc się do stwierdzenia, że „*wyliczenie i sposób aktualizacji wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, powinno mieć umocowanie prawne w ustawie, co obecnie i w przyszłości pozwoli na legalną możliwość stosowania go przy każdej zmianie aktów wykonawczych*” informuję, że Minister Infrastruktury weźmie pod uwagę Państwa postulat przy pracach legislacyjnych nad projektem ustawy, który dokona zmiany przepisów dotyczących systemu badań technicznych pojazdów.

Łączę wyrazy szacunku
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.

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 są w celu rozpatrzenia złożonego przez Pana/Panią pisma dotyczącego tematyki badań technicznych pojazdów, która znajduje się w zakresie właściwości *ministra właściwego do spraw transportu*;
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest *ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2512, z późn. zm.) i *rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury* (Dz. U. poz. 2725) oraz konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z *ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach* (Dz. U. z 2020 r. poz. 164) nakładającej na Administratora danych obowiązek przechowywania dokumentacji napływającej do organu oraz powstającej w organach państwowych;
- 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;
- 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,
 - 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 będą przechowywane przez okres konieczny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 10 lat zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 *ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach*, po tym czasie dane będą przechowywane przez okres niezbędny do realizacji przez Administratora danych obowiązków wynikających z przepisów ww. ustawy;
- 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. 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.



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, www.klubdiagnosty.pl
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 10 lipca 2024 r.

SITK/SKP-215/2024

Minister Infrastruktury - Pan Dariusz Klimczak
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: Nowelizacja opłat za badania techniczne od 01.08.2024

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do udzielonego przez Pana Ministra wyjaśnienia z dnia 8 lipca 2024 r. (znak pisma: DTD-7.4400.39.2024) stanowiącego odpowiedź na nasze pisma z dnia 19 marca 2024 r. (znak SITK/SKP-45/2024) oraz z dnia 27 czerwca 2024 r. (znak SITK/SKP-214/2024) sugerujemy, aby jak najszybciej (np. od 1 sierpnia lub najpóźniej od 1 września 2024 roku) wprowadzić w życie nowelizację rozporządzenia z dnia 29.09.2004 r. (Dz. U. z 2004 r., Nr 223, poz. 2261 z późn. zm.), określając wysokość opłaty za przeprowadzenie okresowego badania technicznego samochodu osobowego na poziomie **260 zł brutto**. Następnie po nowelizacji tabeli opłat za badania techniczne pojazdów proponujemy jak najszybciej wyliczyć rzeczywiste koszty wykonywania wszystkich badań technicznych ponoszonych przez właścicieli SKP w sposób wskazany przez nas w piśmie z dnia 19 marca 2024 r. (znak SITK/SKP-45/2024). Dzięki takiemu rozwiązaniu opłaty pobierane przez właścicieli SKP zostałyby w szybkim terminie choćby w minimalnym stopniu dostosowane do obecnych realiów gospodarczych bez konieczności prowadzenia długotrwałego procesu legislacyjnego. Czas analiz i zasadności zmiany opłat za przeprowadzane badania techniczne pojazdów nie może trwać wiecznie.

Z poważaniem



Wiceprezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie
mgr inż. Artur Salata
Koordynator ds. SKP