



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