



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