

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Obecnie obowiązujące rozporządzenie 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) od prawie 21 lat nie było nowelizowane w zakresie wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Obecnie w Polsce opłata za badanie techniczne samochodu osobowego wynosi 98 zł i jest jedną z niższych opłat za przeprowadzenie tych badań w Unii Europejskiej.

Mając na względzie powyższe, niezależnie od prowadzonych prac legislacyjnych nad „projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw” w zakresie wprowadzenia ustawowych zmian w systemie badań technicznych pojazdów, w tym także cyklicznej waloryzacji opłat za te badania, zmiana wysokości opłat zostanie wprowadzona niniejszym rozporządzeniem.

Podstawą niniejszego projektu jest przeprowadzona analiza zawierająca strukturę kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów oraz dynamikę ich zmian, w szczególności kosztów wynagrodzenia diagnostów, administrowania, nieruchomości, mediów i bieżącej eksploatacji urządzeń wraz z ich legalizacją, przeglądami i naprawami. Jednocześnie, ze względu na różnorodność tych obciążeń, racjonalnym będzie oszacowanie wzrostu cen za badanie techniczne w oparciu m. in. o wskaźnik cen towarów i usług, który jest kluczowym wskaźnikiem ekonomicznym i ma zasadnicze przełożenie na koszty ponoszone przez przedsiębiorców.

Istotnym elementem przeprowadzonej analizy był stosunkowo długi okres (ponad 20 lat), w którym opłaty pozostawały na niezmiennym poziomie, a w roku 2011 zostały - z punktu widzenia przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów - obniżone z uwagi na wzrost podatku VAT z 22 do 23 procent. W ciągu tych 20 lat były różne okresy rentowności prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Dlatego też w ramach prowadzonej analizy kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców prowadzących taką działalność, wytypowano okresy, kiedy koszty prowadzenia stacji kontroli pojazdów znacznie wzrosły i niewątpliwie wpłynęły na sytuację przedsiębiorców.

Analiza wykazała, że koszty utrzymania stacji kontroli pojazdów w Polsce zasadniczo wzrosły w latach 2020-2024, głównie z powodów tj. wzrost płac, inflacji, wzrost kosztów energii, wynajmu i utrzymania infrastruktury wraz z aparaturą oraz opłat administracyjnych, podatków. Ponadto w 2020 r. zaczęła się w Polsce epidemia COVID-19, która spowodowała gwałtowny wzrost cen (znaczącą inflację), zaś w 2022 r. na obciążenia ponoszone przez przedsiębiorców znacząco wpłynęło wprowadzenie tzw. „Polskiego Ładu”, a w szczególności zmiana zasad opłacania składki zdrowotnej, jak i stały wzrost płacy minimalnej (wzrost kosztów utrzymania

pracownika). Zatem przedsiębiorcy nie mogą obecnie inwestować w wymianę wyeksploatowanych urządzeń oraz nowoczesne technologie, co negatywnie wpływa na jakość badań i – w konsekwencji – bezpieczeństwo na drogach.

Wskazany okres wykazuje nasilenie negatywnych skutków dla przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, czyli:

- brak środków na podwyżki wynagrodzeń diagnostów powoduje trudności w utrzymaniu wykwalifikowanej kadry diagnostów, co może skutkować obniżeniem jakości oraz liczby realizowanych badań technicznych,
- wysokie koszty legalizacji i eksploatacji urządzeń sprawiają, że przedsiębiorcy nie są w stanie wymieniać wyeksploatowanego sprzętu, co wpływa na efektywność wykonywanych badań,
- pogarszająca się kondycja polskich firm związanych z branżą stacji kontroli pojazdów – wiele podmiotów działających na rynku sprzedaży i wyposażenia stacji kontroli pojazdów boryka się z problemami finansowymi,
- brak inwestycji w nowoczesne (niezbędne) urządzenia.

W związku z powyższym, zauważalny jest regres na rynku stacji kontroli pojazdów i zmniejszanie w okresie 2023-2024 liczby podmiotów wykonujących badania techniczne (średnioroczny spadek liczby stacji kontroli pojazdów na podstawie danych z Transportowego Dozoru Technicznego $\approx 0,69\%$), stagnację w okresie 2017-2023 (średnioroczny wzrost liczby stacji kontroli pojazdów $\approx 2,08\%$ rocznie), podczas gdy w latach 2004-2017 trend był odwrotny (średnioroczny wzrost liczby stacji kontroli pojazdów $\approx 44,6$). Wysoki wzrost liczby stacji kontroli pojazdów w latach 2004-2017 pokazuje, jak gwałtownie rozwinęła się sieć stacji kontroli pojazdów w Polsce po wejściu do UE, w odpowiedzi na dostosowanie do europejskiego *acquis communautaire* (wspólnotowy dorobek prawny) w zakresie wymogów i jakości prowadzenia badań technicznych pojazdów.

Z uwagi na powyższe, przyjmując, że rok 2020 jest rokiem bazowym dla planowanej podwyżki/urealnienia opłat zaproponowano, by wzrost wysokości opłaty za badanie techniczne samochodu osobowego (które to jest najczęściej wykonywane) wynosił 53 % – do kwoty 149 zł (opłaty za inne rodzaje badań wzrosną proporcjonalnie). Wyliczenia oparte są na wskaźnikach inflacji, które wynosiły: w 2020 r. – 103,4; w 2021 r. – 105,1; w 2022 r. – 114,4; w 2023 r. – 111,4; w 2024 r. – 103,6.

Opłaty za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów uwzględniają podatek od towaru i usług (VAT), który przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów jest zobowiązany do odprowadzenia do Urzędu Skarbowego.

Ponadto, w załączniku „*Tabela opłat za badania techniczne pojazdów*” do nowelizowanego rozporządzenia w lp. 5.1 zostały usunięte wyrazy „osobowa lub bagażowa”. W 2011 r. zmieniona została definicja taksówki. Obecnie nie rozróżnia się podziału na taksówkę osobową i bagażową zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 43 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*.

Z tabeli usunięto również obecnie obowiązujący lp 6.7 *wykonanie numeru silnika*, ponieważ taka czynność nie jest wykonywana w stacjach kontroli pojazdów.

W tabeli zrezygnowano z lp. 6.10 *pomiar prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych do 3,5 t d.m.c., związanych z zespołami i układami bezpieczeństwa jazdy*. Do chwili obecnej nie został wprowadzony, planowany w 2004 r., obowiązek weryfikacji podczas dodatkowego badania technicznego pojazdu, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, obowiązkowego pomiaru punktów bazowych, więc opłata za te czynności nie ma uzasadnienia prawnego.

Pozostałe zmiany dokonane w załączniku były jedynie zmianami dostosowującymi do obowiązujących przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badania technicznego oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2024 r. poz. 141 i 1811).

Zakres zmian zaproponowanych w projekcie rozporządzenia nie wymaga wprowadzenia przepisów przejściowych.

Zgodnie z § 2 rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) akty normatywne, zawierające przepisy powszechnie obowiązujące, ogłaszane w dziennikach urzędowych wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ich ogłoszenia, chyba że dany akt normatywny określi termin dłuższy.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na działalność mikro-przedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, w szczególności na sytuację finansową przedsiębiorców. Podkreślenia wymaga, że brak zmiany wysokości opłat może wpłynąć bezpośrednio na obniżenie jakości badań technicznych pojazdów oraz liczby profesjonalnych diagnostów, a w konsekwencji przełożyć się negatywnie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Podwyższenie wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów pozwoli na utrzymanie wysokich standardów technicznych.

Projekt aktu zawiera wymogi nakładane na usługodawców podlegające notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 *dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym* (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia, w związku z § 4 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), nie podlega notyfikacji w trybie określonym w ww. rozporządzeniu.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408).

Zgodnie z art. 5 i 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.