



Warszawa, 17-08-2022 r.

**BIURO
RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH
Zespół Prawa Administracyjnego
i Gospodarczego**

V.7100.9.2021.TS

**Pani
Renata Rychter
Dyrektor Departamentu
Transportu Drogowego
Ministerstwa Infrastruktury
via ePUAP**

Szanowna Pani Dyrektor

Pismem z dnia 12 stycznia 2022 r., znak DTD-7.4400.98.202, Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury udzielił odpowiedzi na wystąpienie Rzecznika Praw Obywatelskich w sprawie braku waloryzacji stawek opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów. W powołanym piśmie resort infrastruktury przedstawił argumentację negującą zasadność podwyższenia wysokości przedmiotowych opłat. Argumentacja ta sprowadza się do tezy, że skoro mimo niezmienionych od kilkunastu lat stawek opłat za badania techniczne pojazdów każdego roku ponad stu nowych przedsiębiorców w kraju podejmuje się prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przedmiotowych badań, to wysokość opłat za te badania nie jest zbyt mała (niedostateczna) i nie powoduje, że prowadzenie tego rodzaju

Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich
al. Solidarności 77
00-090 Warszawa

Tel. centr. (+48 22) 55 17 700
Infolinia obywatelska 800 676 676
biurorzecznika@brpo.gov.pl
bip.brpo.gov.pl

biznesu jest nieopłacalne dla przedsiębiorców. Resort infrastruktury zwrócił też Rzecznikowi uwagę, że jego działania w zakresie ochrony praw i wolności 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.”

Tymczasem, pomimo że najważniejszym elementem systemu badań technicznych pojazdów są przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów i diagnostyki 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.

Pomijając niestosowność uwag Ministerstwa Infrastruktury dotyczących powinności, jakie spoczywają na niezależnym, konstytucyjnym organie powołanym do stania na straży praw i wolności obywateli oraz kontroli organów władz publicznych, w tym organów władzy wykonawczej, wskazać należy, że w udzielonej Rzecznikowi odpowiedzi Departament Transportu Drogowego nie odniósł się merytorycznie do zarzutu, że ustalone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 2004 r. stawki opłat za badania techniczne pojazdów nie uwzględniają aktualnych kosztów wykonywania tych badań, lecz opierają się na danych historycznych, przez co nie spełniają wymogów wynikających z art. 92 ust. 1 Konstytucji w zakresie realizacji wytycznych zawartych w art. 84a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym. Odpowiedź resortu infrastruktury na wystąpienie Rzecznika Praw Obywatelskich nie realizuje zatem obowiązku organu, do którego zwrócił się Rzecznik, polegającego na **udzieleniu żądanych przez niego wyjaśnień** (art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich, Dz.U. z 2020 r., poz. 627 ze zm.).

W powołanym na wstępie piśmie resort infrastruktury stwierdził także, iż ocena Rzecznika dotycząca niespełniania przez regulacje określające stawki opłat za wykonanie badań technicznych pojazdów warunku zgodności z zasadą

proporcjonalności jest jednostronna, bowiem nie uwzględnia wydatków po stronie właścicieli pojazdów, na których ciąży obowiązek wykonania wspomnianych badań. W związku z tym, wskazać należy, że przedmiotowe wydatki nie uległy zmianie od kilkunastu lat (w odróżnieniu od kosztów ponoszonych przez właścicieli stacji diagnostycznych), a przeciętne wynagrodzenie (czyli dochody właścicieli pojazdów) w okresie od 2004 r. do 2021 r. wzrosło z 2289 zł do 5662 zł (dane dostępne na stronie internetowej ZUS), czyli dwukrotnie. Rzecznik nie odniósł się w swoim wystąpieniu do kwestii obciążenia kierowców opłatami za badania techniczne pojazdów, gdyż wysokość opłat za te badania nie wzrosła od 2004 r. i do Rzecznika nie wpływają skargi obywateli wskazujące na to, że przedmiotowe opłaty stanowią dla nich znaczny wydatek w stosunku do osiągniętych dochodów. Nie oznacza to oczywiście, że ustalając konkretną wysokość opłat za badania techniczne pojazdów Minister Infrastruktury nie powinien mieć na względzie tego, jakie będzie to niosło obciążenie dla budżetów domowych kierowców. Minister nie może jednak pominąć czynnika, jakim są koszty wykonywania badań, bowiem z woli ustawodawcy czynnik ten musi uwzględnić wydając rozporządzenie, o którym mowa w art. 84a ust. 1 pkt 3 lit b Prawa o ruchu drogowym. Sedno wystąpienia Rzecznika sprowadza się zatem do stanowiska, że przepisy ustalające opłaty za badania techniczne pojazdów nie uwzględniają aktualnych kosztów wykonywania tych badań. Oznacza to, że organ, który wydał przedmiotowe przepisy, nie realizuje wytycznych określonych w ustawie, co prowadzi do niezgodnej ze standardami konstytucyjnymi ingerencji w swobodę działalności gospodarczej przysługującą właścicielom stacji diagnostycznych.

Należy ponadto zauważyć, że w swoim wystąpieniu Rzecznik nie sugerował żadnego wskaźnika, czy konkretnej kwoty, o jaką powinny zostać zwaloryzowane opłaty za badania techniczne pojazdów. Z tego względu, rozważania dot. kwestii, jak ewentualne podwyżki opłat za badania techniczne przełożą się na obciążenia dla kierowców pojazdów, nie mogły zostać przeprowadzone, a następnie wzięte pod uwagę przez Rzecznika. Nie można jednak zakładać *a priori*, że każdy wzrost przedmiotowych opłat

byłby znacznym ciężarem lub nawet obciążeniem nie do udźwignięcia dla podmiotów, których pojazdy podlegają obowiązkowym badaniom technicznym. Okoliczność, że podwyżka opłat za badania techniczne pojazdów spowoduje wzrost wydatków po stronie kierowców, nie może być zatem argumentem przemawiającym za tym, aby zupełnie zrezygnować z ustalania nowych, wyższych stawek tych opłat, pomimo niewątpliwego wzrostu kosztów wykonania badań, jaki nastąpił w ostatnich latach.

Niepodejmowania prac legislacyjnych nad zmianą aktów wykonawczych regulujących kwestie badań technicznych pojazdów nie można także usprawiedliwiać okolicznością, że resort infrastruktury koncentruje się obecnie na wdrażaniu 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, zwłaszcza, że ten argument pojawia się już od wielu miesięcy w odpowiedziach udzielanych przez Ministerstwo Infrastruktury na interpelacje poselskie dot. braku waloryzacji stawek opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów (zob. odpowiedzi na interpelacje poselskie nr 2299 z dnia 11 marca 2020 r., nr 24117 z dnia 1 czerwca 2021 r. oraz nr 28462 z dnia 8 grudnia 2021 r.). Minister Infrastruktury powinien tak zorganizować pracę podległego mu urzędu, aby nawet przy priorytetowym traktowaniu jednego czy dwóch projektów aktów normatywnych, nie zaniechać prac nad wszystkimi innymi niezbędnymi projektami legislacyjnymi i zakończyć je w odpowiednim terminie.

Mając powyższe na uwadze, ponownie zwracam się z uprzejmą prośbą o ustosunkowanie się do kwestii zaniechania podwyższania opłat za badania techniczne pojazdów w aspekcie zgodności takiej bezczynności z wytycznymi prawodawcy zawartymi w art. 84a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym i jej wpływu na konstytucyjne prawa przedsiębiorców prowadzących stacje diagnostyczne oraz przedstawienie merytorycznego stanowiska Ministerstwa Infrastruktury.

Z wyrazami poważania

Piotr Mierzejewski

Dyrektor Zespołu

/-podpisano elektronicznie/