

Łódź, dnia 16-08-2025

Grzegorz Krzemieniecki
ul. Sacharowa 21/31
92-524 Łódź
Tel. 512232712

Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Za pośrednictwem:
Sekretarza Stanu Stanisława Bukowca
Ministerstwo Infrastruktury

Do wiadomości:
Rządowe Centrum Legislacji
ul. Krucza 36 / Wspólna 6
00-522 Warszawa

Uwagi w ramach konsultacji publicznych

do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów, znak pisma: DTD-7.0210.10.2025 z dnia 12 sierpnia 2025 r.

1. Wprowadzenie

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji RP w zw. z art. 241 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979), składam niniejsze uwagi w ramach konsultacji publicznych projektu. Występuję z własnej inicjatywy, jako podmiot bezpośrednio związany z branżą stacji kontroli pojazdów (SKP).

Projekt został przygotowany na podstawie 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.), jednak analiza treści i uzasadnienie wskazuje, że sposób ustalenia wysokości opłat może być sprzeczny z zakresem delegacji ustawowej.

2. Zakres delegacji ustawowej i obowiązki Ministra

Zgodnie z art. 84a ust. 1 pkt 3 PoRD, minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia wysokość opłat za badania techniczne pojazdów.

Jednocześnie art. 84a ust. 2 stanowi, że minister, wydając takie rozporządzenie, uwzględnia w szczególności:

1. warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu,
2. konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji diagnostów,
3. koszty wykonywania badań.

Sformułowanie „uwzględnia w szczególności” ma charakter obligatoryjny i oznacza konieczność oparcia wysokości opłat na rzetelnej analizie wszystkich wymienionych elementów, w szczególności na realnych kosztach jednostkowych badań technicznych.

3. Wątpliwości co do wykonania delegacji ustawowej

Analiza uzasadnienia projektu wskazuje, że:

- wysokość opłat ustalono głównie na podstawie wskaźników inflacji z lat 2020–2024,
- brak jest szczegółowych danych dotyczących rzeczywistych kosztów funkcjonowania SKP,
- nie wykazano związku pomiędzy proponowaną stawką a faktycznymi kosztami przeprowadzania badań, co może naruszać art. 84a ust. 2 PoRD.

Brakuje również rozbicia kosztów na elementy niezbędne do prawidłowego oszacowania opłat, w tym m.in.:

1. kosztów inwestycyjnych (działka, projekt, budowa budynku, drogi dojazdowe, ogrodzenia, instalacje),
2. kosztów wyposażenia SKP zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. (Dz.U. 2006 nr 40 poz. 275),
3. kosztów adaptacji pomieszczeń, systemów IT i zaplecza biurowego,
4. kosztów modernizacji, obejmujących:
 - a) modernizację i kalibrację linii diagnostycznych,
 - b) dostosowanie SKP do wymogów prawa Unii Europejskiej,
 - c) integrację i aktualizację oprogramowania i systemów teleinformatycznych,
5. kosztów bieżącego utrzymania funkcjonowania SKP (np.: wynagrodzenia, energia, podatki, serwisowanie sprzętu).

Odwołanie się wyłącznie do wskaźników inflacji nie spełnia ustawowego obowiązku „uwzględnienia kosztów”, a tym samym nie realizuje prawidłowo delegacji ustawowej.

4. Skutki przyjęcia projektu w obecnym kształcie

Przyjęcie proponowanych rozwiązań w obecnym kształcie spowoduje:

- dalsze utrwalenie niedoszacowania opłat względem faktycznych kosztów funkcjonowania SKP,
- przyspieszenie odpływu wykwalifikowanych diagnostów do innych sektorów gospodarki,
- ograniczenie inwestycji w odnowę i modernizację wyposażenia,
- obniżenie jakości i wiarygodności badań technicznych,

- pogorszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- narastające trudności finansowe przedsiębiorców prowadzących SKP, co w skrajnych przypadkach może prowadzić do ich likwidacji i ograniczenia dostępności badań dla obywateli.

5. Wnioski i postulaty

Wnoszę o:

1. ponowne przeanalizowanie wysokości opłat w oparciu o rzeczywiste średnie koszty jednostkowe badań technicznych,
2. przedstawienie w uzasadnieniu projektu szczegółowej metodologii kalkulacji,
3. uwzględnienie w projekcie rozporządzenia pełnej struktury kosztów prowadzenia SKP,
4. wprowadzenie do projektu stosownych zmian uwzględniających wyniki rzetelnej analizy ekonomicznej.

6. Dodatkowe uwagi własne

- Proponowany projekt w obecnym kształcie nie realizuje celu ustawodawcy, jakim jest zapewnienie stabilnego i przewidywalnego systemu badań technicznych pojazdów. Brak realnej analizy kosztów prowadzi do dalszej erozji finansowej systemu SKP.
- W kontekście konstytucyjnej zasady bezpieczeństwa obywateli (art. 5 Konstytucji RP) oraz zasady proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP), niedoszacowane opłaty mogą zostać uznane za rozwiązanie nieadekwatne i zagrażające bezpieczeństwu w ruchu drogowym.
- Wnoszę również o rozważenie powołania stałego mechanizmu waloryzacji opłat na podstawie realnych kosztów prowadzenia SKP, a nie wyłącznie wskaźników makroekonomicznych.

Załączniki:

1. Propozycja projektu rozporządzenia „w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych i innych czynności w stacjach kontroli pojazdów oraz w jednostkach upoważnionych” – jako alternatywna propozycja legislacyjna,
2. Kalkulacja ekonomiczna,
3. Uzasadnienie,
4. Społeczna Ocena Skutków Regulacji (OSR).

Z wyrazami szacunku,

Grzegorz Krzemieniecki

Do wiadomości:

- a) Prezydent RP Karol Nawrocki
- b) Premier Donald Tusk
- c) Posłowie Sejmu RP Komisji Infrastruktury oraz składający interpelacje i zapytania poselskie
- d) Partnerzy branżowi i organizacje zrzeszające SKP

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY
z dnia2025 r.

w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych i innych czynności w stacjach kontroli pojazdów oraz jednostkach upoważnionych.

Na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość opłat za:

- 1) wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) przeprowadzanie badań technicznych pojazdów i innych czynności w stacjach kontroli pojazdów.

§ 2. Za wydanie poświadczenia, o którym mowa w § 1 pkt 1, pobiera się opłatę w wysokości - złotych.

§ 3. 1. Za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów, o których mowa w § 1 pkt 2, pobiera się opłaty w wysokości ustalonej na podstawie tabeli opłat za badania techniczne pojazdów i inne czynności wykonywane w stacjach kontroli pojazdów, zwanej dalej „tabelą opłat”, stanowiącej załącznik do rozporządzenia. Tabela dotyczy pojazdów kategorii L, M, N, O, R i C, a także tramwajów i trolejbusów badanych w jednostkach upoważnionych.

2. Przed przeprowadzeniem badania technicznego:

- 1) właściwą pozycję w tabeli opłat ustala się na podstawie kategorii oraz rodzaju lub podrodzaju pojazdu;
- 2) dane, o których mowa w pkt 1, określa się w pierwszej kolejności na podstawie informacji zawartych w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie rejestracyjnym;
- 3) w przypadku braku wskazania tych danych w dokumentach, diagnosta ustala kategorię, rodzaj lub podrodzaj pojazdu na podstawie konstrukcji pojazdu, dostępnych danych technicznych oraz obowiązujących przepisów prawa, w tym przepisów Unii Europejskiej dotyczących homologacji typu pojazdu oraz przepisów w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów;

3. Całkowita opłata, z zastrzeżeniem ust. 4–10, stanowi sumę opłat za przeprowadzone badania techniczne i wykonane czynności wskazane w tabeli opłat

4. W przypadku:

- 1) ponownego sprawdzenia usunięcia jednej lub większej liczby usterek stwierdzonych podczas poprzedniego badania technicznego pojazdu,

- 2) przeprowadzenia badania technicznego pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego albo starostę w zakresie określonych układów, zespołów, niezgodności danych technicznych lub wymagań środowiskowych, dla których nie przewidziano odrębnych pozycji w tabeli opłat

– pobiera się opłatę:

- a) według pozycji 2.1 tabeli opłat – za każdą stwierdzoną usterkę, o której mowa w pkt 1,
- b) lub według pozycji 3.1 tabeli opłat – za każdy warunek techniczny, układ, zespół pojazdu lub niezgodność wskazaną w skierowaniu, o którym mowa w pkt 2.

5. W przypadku badania technicznego, o którym mowa w pozycji 3.2 tabeli opłat, opłatę pobiera się za każdy ustalany parametr techniczny niezbędny do identyfikacji pojazdu lub sporządzenia dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, jeżeli nie został on udokumentowany przez właściciela pojazdu.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 3 i 4, opłata nie może być niższa niż 61 zł i nie może przekraczać wysokości opłaty za okresowe badanie techniczne danego rodzaju pojazdu, określonej w tabeli opłat.

7. W przypadku przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w pozycji 3.4 tabeli opłat, w ramach którego wykonuje się również czynności obejmujące zakres okresowego badania technicznego, pobiera się opłatę przewidzianą w tabeli opłat dla takiego łącznego przypadku. Diagnosta wykonuje oba badania odrębnie, zgodnie z procedurą oraz wymaganiami Centralnej Ewidencji Pojazdów. Dla okresowego badania technicznego ustala się termin jego ważności zgodnie z art. 81 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

8. Jeżeli w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie znajduje się adnotacja urzędowa wynikająca z § 16 ust. 5 pkt 30 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. poz. 1849, z późn. zm.), pobiera się dodatkową opłatę za sprawdzenie spełnienia dodatkowych warunków technicznych.

9. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, pobiera się opłatę:

- 1) za sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu jako elementu badania technicznego przed pierwszą rejestracją pojazdu w kraju, oraz
- 2) za ustalenie danych niezbędnych do sporządzenia tego dokumentu, w zakresie nieudokumentowanym przez właściciela pojazdu,

– zgodnie z tabelą opłat.

10. W przypadku demontażu instalacji lub urządzeń specjalnych, w szczególności takich jak instalacja gazowa (LPG), wyposażenie TAXI, urządzenia do nauki jazdy, urządzenia uprzywilejowania lub haka holowniczego, pobiera się opłatę wskazaną w pozycji 4.11 tabeli opłat.

§ 4. 1. Wysokość opłat, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, podlega corocznej waloryzacji od dnia 1 stycznia danego roku kalendarzowego w oparciu o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych albo wzrost minimalnego wynagrodzenia za pracę – w zależności

od tego, który z tych wskaźników jest wyższy, z zastrzeżeniem, że Minister właściwy do spraw transportu dokonuje corocznej weryfikacji kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów i może – w uzasadnionych przypadkach – zastosować wskaźnik inny, odpowiadający przyszłym rzeczywistym kosztom działalności w danym roku..

2. W przypadku dodania nowej pozycji do tabeli opłat lub istotnej zmiany kosztów wykonywania badań technicznych w trakcie roku kalendarzowego, pozycja ta lub zmienione opłaty mogą podlegać aktualizacji w dowolnym terminie, nie później jednak niż przy najbliższej corocznej aktualizacji tabeli opłat, zgodnie z ust. 1.

3. Wysokość zwaloryzowanych opłat ogłasza Minister właściwy do spraw transportu w obwieszczeniu publikowanym w Dzienniku Urzędowym, nie później niż do dnia 30 listopada każdego roku, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia roku następnego.

4. W przypadku, gdy wynik waloryzacji lub przeliczenia opłaty nie stanowi liczby całkowitej, wysokość opłaty zaokrągla się w górę do najbliższej pełnej złotówki.

§ 5. Traci moc 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. poz. 2261 z późn. zm.).

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

2) Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 2025 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury

z dnia r. (poz. ...)

TABELA OPŁAT ZA PRZEPROWADZANIE BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW KATEGORII L, M, N, O, R I C ORAZ INNYCH CZYNNOŚCI W STACJACH KONTROLI POJAZDÓW ORAZ JEDNOSTKACH UPOWAŻNIONYCH

Lp.	Rodzaj badania technicznego/czynności. Kategoria pojazdu	Rodzaj pojazdu	Opłata w zł (zawiera podatek od towarów i usług VAT)
1	Okresowe badanie techniczne		
1.01	L1e, L2e, L3e	motorower dwu- lub trójkołowy, motocykl	164
1.02	L4e, L5e, L7e	Motocykl z wózkiem/ trójkołowiec/czterokołowiec lekki	207
1.03	L6e, L7e	Mikrosamochód/czterokołowiec o cechach samochodu osobowego/samochodowy inny	241
1.04	M1, N1	samochód osobowy, samochód ciężarowy samochód specjalny, ciągnik samochodowy	258
1.05	M2	Autobus/samochód specjalny (do 5 t)	344
1.06	M3	Autobus/samochód specjalny (powyżej 5 t)	430
1.07	N2	Samochód ciężarowy/specjalny/ ciągnik samochodowy (do 12 t)	387
1.08	N3	Samochód ciężarowy/specjalny /ciągnik samochodowy (powyżej 12 t)	430
1.09	O1	Przyczepa lekka	129
1.10.1	O2	Przyczepa/naczepa ciężarowa/ specjalna jednoosiowa (do 3,5 t)	258
1.10.2	O2	Przyczepa/naczepa ciężarowa/ specjalna dwuosiowa (do 3,5 t)	602
1.11	O3	Przyczepa/naczepa ciężarowa/ specjalna (do 10 t) za każdą oś	215
1.12	O4	Przyczepa/naczepa ciężarowa/ specjalna (powyżej 10 t) za każdą oś	215
1.13	R1, R2	Przyczepa rolnicza lekka	172
1.14	R3	Przyczepa rolnicza średnia	215
1.15	R4	Przyczepa rolnicza ciężka	258
1.16	C1–C4, T1–T4	Ciągnik rolniczy/gąsienicowy (mały/średni)	215
1.17	C5, T5	Ciągnik rolniczy/gąsienicowy (duży)	258
1.18	Pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej (za wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.)		258
1.19	Pojazd przystosowany do zasilania gazem – opłaty za warunki dodatkowe wchodzące w zakres badania okresowego:		
	1. Pojazd przystosowany do zasilania gazem – opłata obejmująca jedną butlę gazową		138
	2. Dodatkowa opłata za każdą kolejną butlę gazową w pojeździe (powyżej pierwszej)		61
1.20	Pojazdu wyposażonego w układ napędowy elektryczny, hybrydowy lub wodorowy – za czynności dodatkowe wykonywane w ramach badania okresowego, związane		129

	z oceną stanu elementów charakterystycznych dla tych układów.		
1.21	tramwaj - wagon silnikowy		860
1.22	tramwaj - wagon przegubowy		1032
1.23	tramwaj - wagon doczepny czynny		654
1.24	tramwaj - wagon doczepny bierny		293
1.25 ¹⁾	trolejbus - badania elektryczne		301
1.26 ²⁾	Sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu – jako element badania technicznego przed pierwszą rejestracją pojazdu w kraju	-	61
2	Ponowne sprawdzenie mechanizmów i zespołów w pojeździe, w którym stwierdzono usterki w trakcie badań technicznych:		
2.01 ³⁾	polegające na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, za każdą stwierdzoną usterkę w trakcie poprzedniego badania technicznego z wyłączeniem poz. 2.2-2.4		61
2.02	skuteczności działania hamulców tramwaju		319
2.03	skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu		138
2.04	1. sprawdzenie geometrii kół jednej osi		95
	2. sprawdzenie geometrii kół za każdą następną oś		112
3	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu		
3.1 ³⁾	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę – w zakresie określonego układu, zespołu, usterki lub niezgodności z wymaganiami technicznymi lub środowiskowymi, (osobno za każde określone warunki techniczne lub badany układ, zespół pojazdu, niezgodności danych lub co do którego zachodzi podejrzenie, że nie spełnia określonych warunków technicznych)		61
3.2 ³⁾	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji, w tym do sporządzenia dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, za każdy ustalany parametr lub warunek techniczny		61
3.3	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę, albo na wniosek posiadacza pojazdu, w przypadku podejrzenia uszkodzeń konstrukcyjnych powstałych w wyniku wypadku lub kolizji drogowej, naruszenia wymagań ochrony środowiska lub innych okoliczności wskazujących na zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (badanie specjalistyczne)		250
3.4	z jednoczesnym wykonaniem okresowego badania technicznego – z ustaleniem nowego terminu ważności badania okresowego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem		499
3.5	który ma być lub jest używany jako taksówka osobowa lub bagażowa (za warunki dodatkowe)		112
3.6	który ma być lub jest używany jako uprzywilejowany (za warunki dodatkowe)		138
3.7	który ma być lub jest używany do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego (za warunki dodatkowe)		129
3.8	który ma być lub jest używany do przewozu materiałów niebezpiecznych (za badanie specjalistyczne)		224
3.9	o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 5 (szkoda istotna), pkt 7 (pojazd, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o VAT, PIT lub CIT) oraz pkt 10 (pojazd przystosowany do kierowania z różnych stanowisk – za każde stanowisko kierującego) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym		138
3.10	w którym w trakcie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego		250

3.11	dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o podatku od towarów i usług, o podatku dochodowym od osób fizycznych, o podatku dochodowym od osób prawnych, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (		129
3.12	autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi		336
3.13	dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego		319
3.14 ⁴⁾	który ma być lub jest używany z blokadą alkoholową, za każde stanowisko kierującego		129
4	Sprawdzenie spełniania dodatkowych warunków technicznych dla niektórych pojazdów oraz pozostałe czynności przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów		
4.1	sprawdzenie prawidłowości przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy (hak holowniczy), w przypadku gdy pojazd jest wyposażony w urządzenie sprzęgające lub wyposażony w nie podczas badania technicznego		95
4.2	naniesienie numeru identyfikacyjnego (VIN) na pojeździe – poprzez nabicie na nadwoziu lub wykonanie tabliczki znamionowej zastępczej z numerem nabytym lub nadrukowanym (na metalu lub folii aluminiowej); każda czynność rozliczana osobno		129
4.3	sprawdzenie czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu osób		129
4.4	sprawdzenie czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej		113
4.5	sprawdzenie czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla autobusu szkolnego		112
4.6	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym dla pojazdów przeznaczonych do wykonywania czynności na drodze		61
4.7	przygotowanie dokumentacji do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd – obejmuje wypełnienie wniosku oraz sporządzenie opinii technicznej; każda czynność rozliczana osobno		241
4.8 ⁵⁾	pomiar prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych do 3,5 t d.m.c., związanych z zespołami i układami bezpieczeństwa jazdy		671
4.9	odczyt drogomierza na wniosek właściciela/ posiadacza pojazdu lub po jego wymianie, o której mowa w art. 81a ustawy		69
4.10	badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych lub zabytkowych		301
4.11	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia po demontażu atrybutów – dotyczy pojazdów: taksówka, uprzywilejowany, nauka jazdy, zasilanych gazem.		103
4.12	za dojazd w celu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne SKP, pobiera się dodatkową opłatę za każdy przejechany kilometr tam i z powrotem.		10
4.13	wystawienie duplikatów sporządzonych dokumentów w stacjach kontroli pojazdów, za każdą potwierdzoną stroną na zgodność z oryginałem		31

Objaśnienia:

- 1) Pozostałe badania jak dla autobusu.
- 2) Opłata obowiązuje w przypadku przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu przed jego pierwszą rejestracją w kraju, zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
- 3) Opłata nie może przekraczać wysokości opłaty za OBT danego rodzaju pojazdu, określonej w tabeli opłat.

- 4) Badanie techniczne wykonywane zgodnie z art. 81 ust. 11 pkt 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niezależnie od źródła obowiązku jego stosowania, w tym orzeczenia sądu.
- 5) Oplatę mogą stosować tylko stacje kontroli pojazdów wyposażone w przyrząd do pomiarów i oceny prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych do 3,5 t d.m.c., związanych z zespołami i układami bezpieczeństwa jazdy.

Uwaga:

Użyte w tekście skróty oznaczają:

d.m.c. – dopuszczalna masa całkowita

VIN – numer identyfikacyjny pojazdu

SKP – stacja kontroli pojazdów

Kalkulacja ekonomiczna kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2025 r. w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych i innych czynności w stacjach kontroli pojazdów oraz jednostkach upoważnionych.

1. Kalkulacja ceny brutto za przeprowadzenie badania technicznego 1.02 w OSKP.

1) Przykładowy koszt inwestycji dla OKRĘGOWEJ SKP i amortyzacja

Całkowity koszt budowy i wyposażenia **okręgowej stacji kontroli pojazdów (OSKP)** szacowany jest na około **2 200 000 zł**. Kwota ta obejmuje wzniesienie budynku o zwiększonej powierzchni, budowę stanowiska do badań pojazdów ciężarowych i autobusów oraz zakup i instalację pełnej linii diagnostycznej spełniającej obowiązujące normy. Wyliczenie oparto na informacjach uzyskanych od inwestorów oraz podmiotów świadczących usługi w zakresie projektowania i realizacji obiektów SKP.

Amortyzacja składników inwestycji

Składniki	Wartość inwestycji w zł	Okres amortyzacji	Bez wartości działki amortyzacja roczna w zł	Bez wartości działki amortyzacja miesięczna w zł
Wartość działki, projekt, budowa budynku stacji, wykonanie parkingów, dróg dojazdowych, ogrodzenia oraz instalacji,	1 750 000	40 lat (2,5%)	38 600	~3 217
Wyposażenie OSKP zgodnie z Dz.U. 2006 nr 40 poz. 275	350 000 zł	10 lat (10%)	35 000 zł	~2917
Adaptacje / IT / biuro	100 000 zł	5 lat (20%)	20 000 zł	~1667
Razem	2200 000 zł	—	93 000 zł	~7801

2) Założenia operacyjne

Parametr	Wartość
Liczba diagnostów	2
Przeglądów dziennie na diagnostę	10
Liczba dni roboczych w roku	~220 (po odliczeniu urlopów, szkoleń, świąt)

Roczna wydajność: $2 \times 10 \times 220 = 4\,400$ badań technicznych

3) Realny koszt jednostkowy z uśrednionych kosztów rocznych

A. Roczne koszty OSKP:

$$55\,000\text{zł miesiąc} \times 12\text{miesiący} = 660\,000\text{zł}$$

(Wliczona amortyzacja, wynagrodzenia dla jednego diagnosty – minimum 7.5 tys zł., media, systemy IT, obsługa, serwis itd..)

B. Koszt jednego badania:

$$660\,000 \div 4400 = 150\text{ zł}$$

4) Zysk inwestora (20% ROI) i jego wpływ na cenę badania

- Oczekiwany zysk z inwestycji: $2200000 \times 0.20 = 440\,000\text{ zł}$
- Łączny potrzebny przychód roczny: $660\,000 + 440\,000 = 1\,100\,000\text{zł}$
- Cena za badanie techniczne dla 4400 przeglądów: 250 zł

5) Założenia modernizacyjne dla stacji kontroli pojazdów:

Zakres modernizacji	Koszt [zł]
Modernizacja linii diagnostycznej + kalibracja	250 000 zł
Przystosowanie SKP do przepisów UE	82 000 zł
Integracja oprogramowania/IT/	20 000 zł
Łącznie inwestycja modernizacyjna	352 000 zł

Amortyzacja modernizacji

Przyjęto okres 10 lat, co daje:

$$352\,000 \div 10\text{ lat} = 35\,200\text{ zł}$$

Koszt ten powinien być rozłożony na badania jako dodatkowy element kosztów operacyjnych. Przy 4 400 badaniach rocznie oznacza to ok. **8 zł na jedno badanie techniczne**.

6) Koszt jednostkowy z uwzględnieniem modernizacji i zysku

Składnik kosztowy	Wartość roczna
Bieżące koszty SKP	660 000 zł

Składnik kosztowy	Wartość roczna
Koszt modernizacji	35 200 zł
Zysk inwestora (20% ROI)	440 000 zł
Razem koszty + zysk	1 135 200 zł

Koszt jednostkowy badania:

$$1\,135\,200\text{ zł} \div 4\,400 = 258\text{ zł}$$

7) Warianty kalkulacyjne (podsumowanie)

Wariant kalkulacyjny	Cena badania
Tylko koszty operacyjne (bez modernizacji, bez ROI)	150 zł
Koszty + modernizacja (bez ROI)	158 zł
Koszty + modernizacja + 20% ROI z 2,2 mln zł	258 zł

8) Wnioski strategiczne do uzasadnienia cennika

- Rzeczywista wydajność operacyjna SKP jest niższa od teoretycznej** – faktyczna liczba możliwych do wykonania badań wynosi średnio ok. 4 400 rocznie na stanowisko kontrolne, co uwzględnia ograniczenia organizacyjne (przerwy technologiczne, obsługę dokumentacji, awarie i sezonowość).
- Podstawą kalkulacji powinna być roczna przepustowość, a nie założenia miesięczne** – tylko analiza w ujęciu rocznym pozwala prawidłowo uwzględnić sezonowość badań oraz rozkład kosztów stałych i zmiennych w czasie.
- Modernizacja** wymuszona związana jest z funkcjonowaniem stacji kontroli pojazdów m.in. ze zmianami unijnymi to koszt **~8 zł na badanie techniczne**, który powinien być ujęty w opłacie.
- Cena badania technicznego (1.02) w pełni odzwierciedlająca realia rynkowe i oczekiwaną stopę zwrotu to **co najmniej 258 zł brutto**.
- Przy mniejszej liczbie przeprowadzanych badań technicznych wynik finansowy SKP jest nieproporcjonalnie gorszy** – ponieważ koszty stałe (budynek, wyposażenie, obsługa, amortyzacja) pozostają na podobnym poziomie, a spadające obciążenie powoduje szybki wzrost kosztu jednostkowego. Oznacza to, że przy spadku liczby badań np. do 3 500 rocznie, koszt jednego badania wzrósłby z 258 zł do ponad 320 zł. W praktyce powoduje to utratę rentowności SKP przy niższej frekwencji klientów.

Uzasadnienie do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2025 r. w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych i innych czynności w stacjach kontroli pojazdów oraz jednostkach upoważnionych.

Omówienie podstaw zmian projektu rozporządzenia.

1. Cel i potrzeba wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie ma na celu:

- dostosowanie stawek opłat pobieranych za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów i innych czynności diagnostycznych do obecnych realiów ekonomicznych oraz kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów (SKP),
- zapewnienie większej przejrzystości zasad naliczania opłat,
- ujednolicenie struktury opłat poprzez wprowadzenie jednolitej tabeli opłat jako załącznika do rozporządzenia,
- określenie mechanizmu corocznej waloryzacji opłat w oparciu o dane makroekonomiczne.

Dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. (Dz. U. poz. 2261 z późn. zm.) nie uwzględnia zmian realnych kosztów świadczenia usług oraz inflacji na przestrzeni blisko 20 lat. Prowadzi to do poważnych trudności w funkcjonowaniu stacji kontroli pojazdów, które od lat wykonują zadania o charakterze publicznym w oderwaniu od wzrostu kosztów pracy, energii, sprzętu oraz obowiązków raportowych, w tym koszty związane z integracją z Centralną Ewidencją Pojazdów (CEP), utrzymaniem lokalnych baz danych i systemów raportowania diagnostycznego (BDS), a także współpracą z systemami informatycznymi organów administracji publicznej (SKP-WSA).

2. Zakres projektowanej regulacji

Rozporządzenie określa:

- wysokość opłaty za wydanie poświadczenia dla stacji kontroli pojazdów (art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym),
- zasady ustalania opłat za przeprowadzanie badań technicznych i innych czynności w SKP – z uwzględnieniem kategorii pojazdu oraz rodzaju lub podrodzaju pojazdu,
- zasady naliczania opłat w przypadkach szczególnych, takich jak badania dodatkowe, demontaż instalacji specjalnych czy sprawdzenie adnotacji w dokumentach,
- mechanizm corocznej waloryzacji stawek opłat na podstawie inflacji lub wzrostu minimalnego wynagrodzenia.

W załączniku do rozporządzenia zawarta została tabela opłat, będąca podstawą naliczania należności w poszczególnych przypadkach.

3. Uzasadnienie merytoryczne – kosztowe podstawy zmiany

Z przeprowadzonej analizy wynika, że przy efektywnej rocznej wydajności SKP wynoszącej ok. 4 400 badań technicznych:

- **koszty operacyjne** prowadzenia stacji (wynagrodzenia, amortyzacja, serwis, IT, media) sięgają **660 000 zł rocznie**,
- **modernizacja SKP** generuje dodatkowy koszt amortyzowany na poziomie **35 200 zł rocznie**,
- założony poziom zwrotu z inwestycji (ROI 20%) przy wartości inwestycji 2,2 mln zł to **440 000 zł**.

Sumarycznie, aby zapewnić opłacalność prowadzenia stacji kontroli pojazdów, minimalna cena badania technicznego powinna wynosić około 258 zł brutto. Obecne stawki są nie tylko zaniżone, ale także nie zapewniają pokrycia kosztów bieżącej działalności. Przykładowo, obowiązująca od 2004 r. stawka 98 zł za badanie samochodu osobowego (kategoria M1) nie pokrywa nawet podstawowych kosztów operacyjnych.

W projekcie przyjęto nową, transparentną metodologię kalkulacji opłat: punktem odniesienia jest badanie pojazdu kategorii M1 (samochód osobowy) trwające 30 minut, dla którego ustalono opłatę 258 zł brutto. Odpowiada to stawce 8,60 zł za minutę czynności diagnostycznych. Na tej podstawie określono orientacyjne stawki dla pozostałych pojazdów i czynności – proporcjonalnie do szacowanego czasu pracy diagnosty oraz wykorzystania infrastruktury SKP.

Do wyliczenia orientacyjnego czasu dla pozostałych pozycji w tabeli opłat przyjęto stawkę jednostkową wyznaczoną na podstawie pozycji 1.02 (badanie techniczne pojazdu o DMC do 3,5 t), tj. 98 zł za 30 minut, co daje 3,27 zł za minutę.

Przykładowo, dla pozycji 1.1 (opłata 62 zł) orientacyjny czas badania wyliczono jako:

$$62 \text{ zł} \div 3,27 \text{ zł/min} = \approx 18,96 \text{ minuty}$$

Po zaokrągleniu przyjęto 19 minut. Przy zastosowaniu nowej stawki czasowej w wysokości 8,60 zł/min, koszt badania wynosi:

$$19 \text{ min} \times 8,60 \text{ zł/min} = 163,40 \text{ zł} \Rightarrow \text{po zaokrągleniu: } 164 \text{ zł}$$

W przypadku nowo dodanych pozycji do tabeli opłat, które wcześniej nie występowały, opłaty zostały ustalone z wykorzystaniem tej samej stawki jednostkowej 8,60 zł za minutę pracy diagnosty. Dla każdej pozycji oszacowano czas niezbędny do wykonania czynności diagnostycznych zgodnie z zakresem wynikającym z rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz przepisów technicznych określających wymagania wobec poszczególnych kategorii pojazdów. Takie podejście zapewnia spójność metodologiczną, transparentność systemu opłat oraz pozwala powiązać każdą opłatę z rzeczywistym czasem pracy i zaangażowania infrastruktury SKP.

4. Przepisy kluczowe – uzasadnienie szczegółowe

§ 3 ust. 1–3 – Tabela opłat i zasady jej stosowania

Przepisy ust 1-3 określają zasady pobierania opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Wskazuje, że wysokość opłaty ustalana jest w oparciu o tabelę opłat stanowiącą

załącznik do rozporządzenia, obejmującą pojazdy wszystkich podstawowych kategorii (L, M, N, O, R i C), a także tramwaje i trolejbusy badane w jednostkach upoważnionych.

Wprowadzenie tego przepisu ma na celu **uporządkowanie zasad przyporządkowania opłat** poprzez jednoznaczne wskazanie, że właściwa pozycja w tabeli ustalana jest na podstawie kategorii, rodzaju lub podrodzaju pojazdu, a podstawowym źródłem danych jest dowód rejestracyjny lub równoważny dokument. Dopiero w przypadku braku tych danych diagnosta ustala kategorię pojazdu na podstawie jego konstrukcji, dostępnych danych technicznych oraz obowiązujących przepisów prawa krajowego i unijnego.

Dodatkowo wprowadzono wyraźne wskazanie, że **całkowita opłata stanowi sumę opłat** wynikających z przeprowadzonych badań i czynności wskazanych w tabeli, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w dalszych ustępach (§ 3 ust. 4–10). Ma to zapewnić przejrzystość i jednolitość stosowania przepisów w skali całego kraju, eliminując dotychczasowe rozbieżności interpretacyjne co do łączenia lub rozdzielania opłat za poszczególne czynności diagnostyczne.

§ 3 ust. 4–6 Szczególne przypadki ustalania wysokości opłat

Przepisy § 3 ust. 4–6 regulują szczególne przypadki pobierania opłat za badania techniczne, których zakres jest ograniczony do wybranych elementów pojazdu, parametrów technicznych lub weryfikacji usterek.

1. **§ 3 ust. 4** przewiduje sytuacje, w których badanie techniczne nie obejmuje pełnego zakresu badania okresowego, lecz jedynie ponowną kontrolę usunięcia wcześniej stwierdzonych usterek bądź weryfikację elementów pojazdu wskazanych w skierowaniu wydanym przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę. Zastosowanie zasady naliczania opłaty za każdą usterkę lub za każdy wskazany warunek techniczny gwarantuje proporcjonalność pomiędzy zakresem faktycznie wykonywanego badania a wysokością ponoszonej przez właściciela pojazdu opłaty.
2. **§ 3 ust. 5** odnosi się do przypadków, w których konieczne jest ustalenie parametrów technicznych pojazdu, niezbędnych do jego identyfikacji lub do sporządzenia dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (DIP). Regulacja ta uwzględnia sytuacje, gdy właściciel nie przedstawił pełnej dokumentacji technicznej pojazdu, co wymaga dodatkowych czynności diagnostycznych. Opłata jest w tym przypadku pobierana za każdy ustalany parametr techniczny, co zapewnia adekwatność wynagrodzenia do poniesionego nakładu pracy diagnosty.
3. **§ 3 ust. 6** wprowadza dolny i górny próg wysokości opłat w odniesieniu do czynności określonych w ust. 4 i 5. Minimalna kwota 61 zł zabezpiecza interes stacji kontroli pojazdów, uniemożliwiając wykonywanie badań poniżej progu opłacalności ekonomicznej, natomiast górne ograniczenie opłaty do wysokości okresowego badania technicznego danego rodzaju pojazdu chroni właścicieli pojazdów przed nadmiernym obciążeniem finansowym. Rozwiązanie to wprowadza równowagę pomiędzy koniecznością pokrycia faktycznych kosztów badania a zasadą proporcjonalności i równego traktowania uczestników systemu.

Przyjęcie powyższych rozwiązań pozwala na ujednolicenie praktyki pobierania opłat w skali całego kraju, eliminuje wątpliwości interpretacyjne oraz zapewnia transparentność i przewidywalność systemu opłat dla obywateli oraz podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów.

§ 3 ust. 7 – Badanie dodatkowe połączone z okresowym

Zaproponowano rozwiązanie pozwalające uniknąć podwójnego naliczania opłat w sytuacjach, gdy w ramach dodatkowego badania technicznego wykonywane są czynności objęte również zakresem badania okresowego. Pomimo że zgodnie z wymaganiami Centralnej Ewidencji Pojazdów każde badanie musi być formalnie zarejestrowane oddzielnie, przewidziano możliwość pobrania **jednej łącznej opłaty** (ustalonej w tabeli opłat), która obejmuje oba zakresy czynności. Diagnosta wykonuje oba badania zgodnie z obowiązującą procedurą i wyznacza nowy termin ważności badania okresowego.

§ 3 ust. 8 – Czynności szczególne i dodatkowe opłaty

Przepis § 3 ust. 8 wprowadza obowiązek pobierania dodatkowej opłaty w przypadku, gdy w dowodzie rejestracyjnym pojazdu lub odpowiadającym mu dokumencie figuruje adnotacja urzędowa wskazana w § 16 ust. 5 pkt 30 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. (Dz. U. poz. 1849, z późn. zm.). Adnotacje te oznaczają, że pojazd podlega szczególnym wymaganiom technicznym, wykraczającym poza zakres standardowego badania technicznego.

Dla przejrzystości należy wskazać, że adnotacje urzędowe obejmują między innymi oznaczenia takie jak:

- „TAXI” – co wymaga sprawdzenia dodatkowego wyposażenia pojazdu (m.in. taksometr, lampa, oznakowanie),
- „LPG/CNG” – co wiąże się z koniecznością kontroli instalacji gazowej i jej szczelności,
- „Nauka jazdy” – co obliuguje do sprawdzenia dodatkowego układu sterowania (dodatkowe pedały, lusterka),
- inne adnotacje przewidziane w przepisach, np. pojazd uprzywilejowany, pojazd przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

Pobieranie dodatkowej opłaty w tych przypadkach jest uzasadnione tym, że czynności kontrolne i diagnostyczne wymagają dodatkowego czasu pracy, użycia specjalistycznego wyposażenia oraz weryfikacji warunków technicznych nieobjętych zakresem zwykłego badania okresowego.

Rozwiązanie to zapewnia przejrzystość i jednolite zasady ustalania opłat w skali całego kraju – eliminuje dowolność interpretacyjną oraz gwarantuje równowagę pomiędzy zakresem faktycznie wykonywanych czynności a wysokością ponoszonych przez właściciela pojazdu kosztów.

§ 3 ust. 9 – Dokument identyfikacyjny pojazdu i ustalanie danych technicznych

Przepis § 3 ust. 9 odnosi się do obowiązków związanych z pojazdami wskazanymi w art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, czyli pojazdami sprowadzanymi z zagranicy, dla których wymagane jest przeprowadzenie badania technicznego przed pierwszą rejestracją w kraju.

W takich przypadkach stacja kontroli pojazdów sporządza **dokument identyfikacyjny pojazdu (DIP)**, który stanowi integralną część badania technicznego i jest niezbędny dla organu rejestrującego pojazd. Sporządzenie DIP obejmuje weryfikację podstawowych danych identyfikacyjnych pojazdu, takich jak marka, typ, numer VIN, parametry techniczne, masa własna, dopuszczalna masa całkowita, rodzaj paliwa, emisja spalin czy wymiary pojazdu.

Przepis rozróżnia dwa elementy opłaty:

1. **Oplata za sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu** – pobierana niezależnie od tego, czy wszystkie dane zostały udokumentowane przez właściciela, gdyż czynność sporządzenia DIP zawsze stanowi część badania technicznego.
2. **Oplata za ustalenie brakujących danych technicznych** – pobierana wyłącznie wtedy, gdy właściciel pojazdu nie dostarczył kompletu dokumentów lub dostępne dokumenty nie zawierają wszystkich niezbędnych informacji. W takim przypadku diagnosta dokonuje dodatkowych czynności pomiarowych lub ustaleń technicznych, co uzasadnia odrębne wynagrodzenie.

Wprowadzenie takiej konstrukcji opłat zapewnia przejrzystość oraz proporcjonalność – właściciel pojazdu uiszcza jedynie tę część opłaty, która odpowiada rzeczywiście wykonanym czynnościom. Rozwiązanie chroni zarówno interes ekonomiczny stacji kontroli pojazdów (które muszą ponosić koszty pracy diagnostów i wyposażenia), jak i interes właścicieli pojazdów, którzy nie są obciążani ponad miarę, jeśli dostarczyli kompletną dokumentację.

Dzięki temu regulacja realizuje zasadę sprawiedliwości i transparentności w systemie opłat oraz eliminuje dotychczasowe wątpliwości interpretacyjne w zakresie kosztów sporządzenia DIP i uzupełniania brakujących danych technicznych.

§ 3 ust. 10 – Oplata za demontaż instalacji lub urządzeń specjalnych

Przepis § 3 ust. 10 reguluje zasady pobierania opłat w przypadku przeprowadzania badania technicznego pojazdu po dokonanych demontażu instalacji lub urządzeń specjalnych. Dotyczy to w szczególności takich elementów jak:

- instalacja gazowa (LPG/CNG),
- wyposażenie TAXI,
- urządzenia do nauki jazdy (dodatkowe pedały, lusterka),
- urządzenia uprzywilejowania (np. sygnały świetlne i dźwiękowe),
- hak holowniczy.

Każdy z wymienionych elementów, w trakcie użytkowania pojazdu, podlegał szczególnym wymaganiom technicznym i wymagał dodatkowej weryfikacji w ramach badań okresowych. Ich demontaż wymusza ponowną kontrolę diagnostyczną, mającą na celu potwierdzenie, że pojazd po usunięciu wyposażenia nadal spełnia obowiązujące przepisy techniczne i może być bezpiecznie użytkowany w ruchu drogowym.

Wprowadzenie odrębnej pozycji w tabeli opłat (poz. 4.11) zapewnia przejrzystość oraz jednolitość stosowania prawa w skali całego kraju. Jednocześnie opłata ta kompensuje dodatkowy nakład pracy diagnosty, który musi zweryfikować zmieniony stan techniczny pojazdu, zaktualizować dokumentację oraz potwierdzić brak zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu i środowiska.

Rozwiązanie to eliminuje wątpliwości interpretacyjne, porządkuje praktykę stosowaną dotychczas w stacjach kontroli pojazdów i gwarantuje, że właściciel pojazdu ponosi koszt adekwatny do rzeczywiście wykonanych czynności diagnostycznych.

.

§ 4 – Waloryzacja i aktualizacja opłat

Przepis § 4 wprowadza kompleksowy mechanizm waloryzacji i aktualizacji wysokości opłat związanych z badaniami technicznymi pojazdów oraz innymi czynnościami stacji kontroli pojazdów.

1. **Ustęp 1** ustanawia zasadę corocznej waloryzacji opłat, dokonywanej od dnia 1 stycznia każdego roku kalendarzowego. Podstawą waloryzacji będzie wyższy z dwóch wskaźników: wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) albo wskaźnik wzrostu minimalnego wynagrodzenia za pracę. Jednocześnie przepis przewiduje możliwość odstąpienia od tych wskaźników, gdy minister – po dokonaniu analizy kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów – uzna za zasadne zastosowanie innego miernika bardziej adekwatnego do przewidywanych rzeczywistych kosztów działalności w danym roku. Rozwiązanie to ma na celu powiązanie systemu opłat nie tylko z makroekonomicznymi wskaźnikami, lecz także z realiami funkcjonowania SKP.
2. **Ustęp 2** pozwala na aktualizację tabeli opłat również w trakcie roku kalendarzowego, w szczególności w razie dodania nowej pozycji do tabeli lub wystąpienia istotnych zmian kosztów wykonywania badań technicznych. Wprowadzenie takiej możliwości zabezpiecza system przed sytuacjami nagłymi i nieprzewidywanymi, które wymagałyby zmiany opłat wcześniej niż przy corocznej waloryzacji.
3. **Ustęp 3** zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu do ogłoszenia wysokości zwaloryzowanych opłat w formie obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym, nie później niż do dnia 30 listopada każdego roku. Termin ten pozwala na zapewnienie odpowiedniego czasu na przygotowanie stacji kontroli pojazdów, organów administracji oraz systemów informatycznych do wdrożenia nowych stawek od 1 stycznia roku następnego.
4. **Ustęp 4** wprowadza techniczne rozwiązanie polegające na zaokrągłaniu wysokości zwaloryzowanych opłat w górę do najbliższej pełnej złotówki. Ma to na celu uproszczenie systemu i wyeliminowanie wątpliwości przy stosowaniu opłat w praktyce, a także ujednolicenie ich stosowania w całym kraju.

Wprowadzenie tych regulacji zapewnia **stabilność, przewidywalność i przejrzystość** systemu opłat. Z jednej strony chroni interes ekonomiczny przedsiębiorców prowadzących SKP poprzez powiązanie wysokości opłat z rzeczywistymi kosztami funkcjonowania, z drugiej – gwarantuje, że obywatele będą mieli dostęp do badań technicznych w oparciu o jasne i jednolite zasady.

5. Opis pozycji tabeli opłat za badania techniczne i inne czynności wykonywane przez stacje kontroli pojazdów po aktualizacji stawek zgodnie z kalkulacją kosztów funkcjonowania SKP

1) Pozycja 1.01 obejmuje badania techniczne lekkich pojazdów dwu- i trójkołowych (np. motorowery) oraz dwukołowych pojazdów silnikowych (motocykle). Motorowery charakteryzują się niską masą, prostą konstrukcją i ograniczoną prędkością (do 45 km/h), dlatego zakres badania obejmuje głównie kontrolę układów: hamulcowego, kierowniczego, zawieszenia, oświetlenia oraz identyfikację pojazdu. Motocykle, ze względu na większą moc, masę i prędkość maksymalną, wymagają dodatkowo szczegółowej oceny układu napędowego i elementów bezpieczeństwa. W obu przypadkach przeprowadzane jest pełne badanie techniczne zapewniające weryfikację wszystkich kluczowych podzespołów wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

2) Pozycja 1.02 to motocykle z wózkiem bocznym, trójkołowce oraz lekkie czterokołowce, które ze względu na swoją konstrukcję i układ jezdny wymagają rozszerzonego zakresu badania w porównaniu do jednośladów. Diagnosta sprawdza m.in. układy hamulcowe (w tym wieloobwodowe), kierownicze, zawieszenia, elementy odpowiedzialne za stabilność jazdy,

oświetlenie, ogumienie oraz identyfikację pojazdu. Ze względu na większą masę i zróżnicowaną konstrukcję pojazdy te wymagają kompleksowej oceny stanu technicznego.

3) Pozycja 1.03 to odpowiednio lekkie i cięższe czterokołowce, które konstrukcyjnie przypominają samochody osobowe, lecz posiadają ograniczenia techniczne – m.in. niższą masę i prędkość maksymalną. Zakres badania obejmuje pełną ocenę układów hamulcowego, kierowniczego, napędowego, zawieszenia, oświetlenia oraz identyfikację pojazdu i elementy wpływające na bezpieczeństwo jazdy. Ze względu na zwarte nadwozie i zróżnicowane rozwiązania techniczne pojazdy te wymagają badania zbliżonego do samochodów osobowych.

4) Pozycja 1.04 to najliczniejsza grupa pojazdów poruszających się po drogach, obejmująca samochody osobowe, lekkie samochody ciężarowe, specjalne oraz ciągniki samochodowe. Badanie techniczne tej grupy obejmuje pełny zakres kontroli: układów hamulcowego, kierowniczego, napędowego, zawieszenia, emisji spalin, oświetlenia, systemów bezpieczeństwa oraz identyfikacji pojazdu. Ze względu na zróżnicowaną konstrukcję i intensywną eksploatację, pojazdy te wymagają szczegółowej oceny stanu technicznego, zgodnie z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5) Pozycja 1.05 to autobusy oraz samochody specjalne przystosowane do przewozu pasażerów, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 ton. Ze względu na funkcję przewozu osób, badanie techniczne obejmuje dokładną ocenę układów wpływających na bezpieczeństwo, w tym hamulcowego, kierowniczego, zawieszenia, a także oświetlenia, drzwi awaryjnych, miejsc siedzących i oznakowania. Zakres badania dostosowany jest do specyfiki pojazdu pasażerskiego, zgodnie z przepisami dotyczącymi przewozu osób i obowiązkami stacji kontroli pojazdów.

6) Pozycja 1.06 to autobusy oraz specjalistyczne pojazdy pasażerskie o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 5 ton. Ze względu na swoją wielkość, liczbę przewożonych osób i masę, wymagają szczególnie dokładnego badania pod kątem bezpieczeństwa konstrukcji oraz sprawności układów: hamulcowego (często pneumatycznego), kierowniczego, zawieszenia, oświetlenia, urządzeń awaryjnych i sygnalizacji. Diagnosta sprawdza również elementy odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów i warunki ich przewozu. Badanie realizowane jest w pełnym zakresie przewidzianym dla pojazdów przewozu zbiorowego.

7) Pozycja 1.07 to średnie samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe i pojazdy specjalne o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, lecz nieprzekraczającej 12 ton. Ze względu na większe obciążenia eksploatacyjne i zastosowania zawodowe, badanie techniczne obejmuje szczegółową ocenę stanu układów hamulcowego, kierowniczego, zawieszenia, napędowego, a także oświetlenia, ogumienia i elementów bezpieczeństwa. Sprawdzane są również parametry istotne dla bezpiecznego przewozu ładunków oraz zgodność z wymaganiami dla pojazdów użytkowych.

8) Pozycja 1.08 to ciężkie samochody ciężarowe, specjalne oraz ciągniki samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, wykorzystywane głównie w transporcie towarów na duże odległości i w trudnych warunkach eksploatacyjnych. Badanie techniczne obejmuje pełny zakres kontroli wszystkich kluczowych układów: hamulcowego (często wieloobwodowego pneumatycznego), kierowniczego, zawieszenia, napędowego, oświetlenia, a także elementów związanych z bezpieczeństwem ładunku i innych instalacji dodatkowych. Ze względu na gabaryty, masę i znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdy te wymagają szczególnie dokładnej oceny stanu technicznego.

9) Pozycja 1.09 to lekkie pojazdy bez własnego napędu o dopuszczalnej masie całkowitej do 750 kg. Ze względu na prostą konstrukcję i ograniczony wpływ na bezpieczeństwo ruchu

drogowego, zakres badania technicznego jest węższy niż w przypadku cięższych przyczep. Obejmuje on m.in. kontrolę stanu połączenia z pojazdem ciągnącym, działania oświetlenia, stanu ogumienia, ewentualnego hamulca najazdowego oraz identyfikację pojazdu. Badanie ma na celu zapewnienie podstawowego poziomu bezpieczeństwa użytkowania lekkiej przyczepy.

10) Pozycja 1.10 to pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 750 kg i nieprzekraczającej 3,5 tony, wykorzystywane zarówno w transporcie towarów, jak i do celów specjalnych. Ze względu na większe gabaryty i obciążenia niż w przypadku przyczep lekkich, badanie techniczne obejmuje dokładną kontrolę elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo: połączenia z pojazdem ciągnącym, układu hamulcowego (w tym hamulca najazdowego lub pneumatycznego), zawieszenia, oświetlenia, ogumienia oraz identyfikację pojazdu. Badanie ma na celu zapewnienie bezpiecznego użytkowania w ruchu drogowym i zgodność z przepisami technicznymi.

11) Pozycja 1.11 to pojazdy bez własnego napędu o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, lecz nieprzekraczającej 10 ton. Ze względu na zwiększoną masę i możliwość przewozu ładunków o istotnym ciężarze, badanie techniczne obejmuje szczegółową kontrolę stanu zawieszenia, układu hamulcowego (zwykle pneumatycznego), oświetlenia, połączenia z pojazdem ciągnącym, ogumienia oraz elementów zabezpieczających ładunek. Zakres badania dostosowany jest do warunków eksploatacji pojazdów ciężarowych, a jego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa użytkowania w transporcie drogowym.

12) Pozycja 1.12 to pojazdy przeznaczone do przewozu ciężkich ładunków, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 ton. Ze względu na ich istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i infrastrukturę drogową, badanie techniczne obejmuje kompleksową ocenę układu hamulcowego (pneumatycznego lub elektro-pneumatycznego), zawieszenia, urządzeń sprzęgających, oświetlenia, ogumienia oraz konstrukcji nośnej. Diagnosta sprawdza również zabezpieczenia ładunku i oznakowanie pojazdu. Zakres badania jest dostosowany do intensywnej i profesjonalnej eksploatacji tych pojazdów w transporcie towarowym.

13) Pozycja 1.13 to lekkie pojazdy przeznaczone do pracy w rolnictwie, zwykle eksploatowane w ograniczonym zakresie na drogach publicznych. Ze względu na niską masę i uproszczoną konstrukcję, badanie techniczne koncentruje się na podstawowych elementach wpływających na bezpieczeństwo: sprawdzeniu połączenia z ciągnikiem, działania układu hamulcowego (jeśli występuje), stanu oświetlenia, ogumienia oraz identyfikacji pojazdu. Zakres badania uwzględnia specyfikę użytkowania w warunkach polowych i okazjonalnego poruszania się po drogach.

14) Pozycja 1.14 to pojazdy przeznaczone do transportu płodów rolnych, materiałów sypkich lub sprzętu, o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t do 10 t. Ze względu na rosnące obciążenia i częstsze użytkowanie na drogach publicznych, badanie techniczne obejmuje kontrolę układu hamulcowego, zawieszenia, świateł, stanu ogumienia, połączenia z ciągnikiem rolniczym oraz identyfikację pojazdu. Zakres badania dostosowany jest do typowych warunków eksploatacji w gospodarstwach rolnych i na lokalnych drogach dojazdowych.

15) Pozycja 1.15 to pojazdy przeznaczone do przewozu dużych ładunków w warunkach rolniczych, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 ton. Ze względu na znaczne obciążenia i coraz częstsze wykorzystywanie ich w transporcie po drogach publicznych, badanie techniczne obejmuje szczegółową kontrolę układu hamulcowego, zawieszenia, połączenia z ciągnikiem, oświetlenia, stanu ogumienia oraz konstrukcji nośnej. Badanie ma na celu zapewnienie bezpiecznego użytkowania przy dużym tonażu i w trudnych warunkach eksploatacyjnych.

16) Pozycja 1.16 to pojazdy mechaniczne przeznaczone do pracy w rolnictwie, sadownictwie i leśnictwie, o typowej masie i gabarytach pozwalających na użytkowanie zarówno w terenie, jak i na drogach publicznych. Badanie techniczne obejmuje sprawdzenie podstawowych układów: hamulcowego, kierowniczego, zawieszenia, napędowego, oświetlenia oraz układów zaczepowych. Diagnosta dokonuje również identyfikacji pojazdu i oceny jego stanu technicznego z uwzględnieniem specyfiki pracy ciągnika w zmiennych warunkach terenowych. Zakres badania uwzględnia wymagania bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu drogowym i gospodarczym.

17) Pozycja 1.17 to maszyny o dużej mocy i masie, wykorzystywane w intensywnych pracach polowych, leśnych lub przemysłowych, często również w transporcie ciężkich ładunków. Ze względu na swoje rozmiary, siły oddziaływania i konstrukcję, badanie techniczne obejmuje rozszerzony zakres czynności diagnostycznych. Sprawdzane są m.in. układy: hamulcowy, kierowniczy, napędowy, zawieszenia, oświetlenia, urządzenia zaczepowe oraz elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego i pracy w terenie. Zakres badania uwzględnia warunki eksploatacji przy dużym obciążeniu mechanicznym i w trudnym środowisku pracy.

18) Pozycja 1.18 to pojazdy wolnobieżne wchodzące w skład kolejek turystycznych są wykorzystywane do przewozu osób w celach rekreacyjnych, najczęściej w miejscowościach wypoczynkowych i turystycznych. Ze względu na przeznaczenie pasażerskie, muszą spełniać szczególne wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Badanie techniczne obejmuje kontrolę stanu technicznego układów: hamulcowego, kierowniczego, oświetlenia, urządzeń zaczepowych, a także elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów. Zakres badania dostosowany jest do specyfiki konstrukcji i warunków eksploatacji takich pojazdów.

19) Pozycja 1.19 pkt 1 i 2 – to pojazdy zasilane gazem (LPG, CNG, LNG) wymagają podczas badania technicznego uwzględnienia dodatkowych warunków technicznych związanych z instalacją gazową. Diagnosta dokonuje oceny szczelności układu, stanu technicznego i mocowania zbiornika, poprawności montażu oraz oznakowania instalacji, zgodnie z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi oraz warunkami technicznymi dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.

Oplata podstawowa (138 zł) dotyczy wykonania tych dodatkowych czynności w ramach badania okresowego, wymaganych ze względu na charakterystykę zasilania gazowego i konieczność zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji pojazdu. W przypadku pojazdów wyposażonych w więcej niż jedną butlę gazową, każda kolejna butla wymaga odrębnej weryfikacji, co wiąże się z dodatkowymi czynnościami kontrolnymi oraz wydłużonym czasem badania. Z tego względu wprowadzono dodatkową opłatę w wysokości 61 zł za każdą kolejną butlę powyżej pierwszej.

20) Pozycja 1.20 została zredagowana w sposób obejmujący pojazdy z napędem elektrycznym, hybrydowym oraz wodorowym, których konstrukcja wymusza przeprowadzenie dodatkowych czynności diagnostycznych w ramach badania okresowego. Dotyczy to m.in. oceny układów wysokiego napięcia, układów magazynowania energii, przewodów wodorowych, ogniw paliwowych oraz układów zabezpieczających. Wprowadzenie tej pozycji jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 listopada 2023 r. (Dz.U. 2024 poz. 141), które rozszerzyło wymagania w stosunku do pojazdów alternatywnie napędzanych. Zmiana treści pozycji służy również eliminacji sformułowania ‘zasilany’, które nie występuje w języku przepisów technicznych ani w aktach wykonawczych i zostało zastąpione przez terminologię odpowiadającą klasyfikacji napędów

21) Pozycje 1.21 – 1.24 to wagony tramwajowe, niezależnie od ich konstrukcji i funkcji (napędzane lub doczepne), podlegają badaniu technicznemu zgodnie z zakresem określonym w przepisach dotyczących pojazdów szynowych poruszających się po drogach publicznych oraz w wydzielonych torowiskach miejskich. Badanie obejmuje kontrolę układów: hamulcowego, tocznego, oświetlenia, połączeń międzyczłonowych (w wagonach przegubowych), urządzeń sterujących, zasilania oraz identyfikacji technicznej. Zakres czynności różni się w zależności od rodzaju wagonu: w przypadku wagonów silnikowych i przegubowych badanie jest rozszerzone ze względu na obecność układu napędowego i elementów sterujących, natomiast w wagonach doczepnych skupia się na układach biernych oraz bezpieczeństwie konstrukcji. Wysokość opłat została dostosowana do charakterystyki i pracochłonności badania danego typu pojazdu szynowego.

22) Pozycja 1.25 - trolejbus jako pojazd komunikacji miejskiej zasilany energią elektryczną z sieci trakcyjnej wymaga podczas badania technicznego rozszerzenia standardowego zakresu kontroli autobusowej o czynności związane z oceną układów wysokiego napięcia. Diagnosta sprawdza m.in. stan instalacji elektrycznej trakcyjnej, zabezpieczenia, elementy sterowania zasilaniem, urządzenia przetwornikowe oraz ich mocowania. Pozostały zakres badania obejmuje typowe czynności jak dla autobusów kategorii M3 – w tym ocenę stanu technicznego układów hamulcowego, kierowniczego, zawieszenia, napędowego, drzwi, oświetlenia i identyfikację pojazdu. Kompleksowe badanie ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji pojazdu przewożącego osoby w ruchu miejskim.

23) Pozycja 1.26 została dodana w celu uregulowania opłaty za sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu w przypadku badania technicznego wykonywanego przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium RP, zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dokument ten stanowi załącznik do wyniku badania technicznego i jest wymagany przez organ rejestrujący do ustalenia danych pojazdu. Czynność ta, mimo że stanowi integralną część badania okresowego, wiąże się z dodatkowymi obowiązkami po stronie diagnosty – w tym z uzupełnianiem danych technicznych oraz zwiększonym nakładem pracy administracyjnej. Wprowadzenie odrębnej opłaty porządkuje praktykę i zapewnia możliwość ujęcia tej czynności w systemie opłat bez dublowania badania jako takiego.

24) Pozycja 2.1 dotyczy ponownego badania technicznego ograniczonego do sprawdzenia konkretnego zespołu lub układu pojazdu, w którym podczas poprzedniego badania stwierdzono usterkę. Opłata naliczana jest oddzielnie za każdą usterkę, której usunięcie ma zostać zweryfikowane. Badanie to nie obejmuje przypadków wyszczególnionych w pozycjach 2.2 –2.4 (np. układ hamulcowy, kierowniczy, zawieszenie), ponieważ w tych przypadkach wymagany zakres jest szerszy lub obejmuje elementy krytyczne dla bezpieczeństwa. Wprowadzenie tej pozycji porządkuje sposób rozliczania częściowych badań następczych i odzwierciedla realny nakład pracy diagnosty oraz wykorzystania stanowiska kontrolnego.

25) Pozycja 2.2 - ponowne badanie skuteczności działania hamulców tramwaju dotyczy sytuacji, w których podczas okresowego badania technicznego stwierdzono nieprawidłowości w pracy układów hamulcowych tego typu pojazdu szynowego. Ze względu na masę własną, długość składu oraz charakter eksploatacji w przestrzeni miejskiej, ocena skuteczności hamowania w tramwaju wymaga specjalistycznych procedur i sprzętu pomiarowego. Diagnosta musi sprawdzić m.in. siłę hamowania w odniesieniu do normatywów, równomierność działania hamulców w poszczególnych członach oraz współpracę między układami pneumatycznymi lub elektrohydraulicznymi. Badanie to ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i innych uczestników ruchu.

26) Pozycja 2.3 - ponowne badanie skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego w trolejbusie przeprowadza się w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w pracy tego układu podczas badania okresowego. Hamulec elektrodynamiczny pełni kluczową rolę w procesie spowalniania pojazdu, szczególnie w warunkach jazdy miejskiej i przy odzysku energii. Badanie polega na ocenie sprawności działania układu hamowania regeneracyjnego lub oporowego, poprawności sygnałów sterujących oraz parametrów pracy przekształtników i silnika trakcyjnego w trybie hamowania. Ze względu na specyfikę napędu elektrycznego i wysokie napięcia robocze, czynność ta wymaga zachowania szczególnych środków ostrożności i stosowania odpowiednich metod kontrolnych.

27) Pozycja 2.4 – badanie geometrii kół wykonuje się w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w ustawieniu zbieżności, pochylenia lub innych parametrów mających wpływ na stabilność kierunkową i bezpieczeństwo jazdy pojazdu. Zakres obejmuje pomiar wartości geometrycznych z wykorzystaniem urządzeń pomiarowych spełniających wymagania techniczne oraz porównanie wyników z danymi producenta.

Pozycja została rozbita na dwie części:

1. Sprawdzenie geometrii kół jednej osi – dotyczy osi przedniej lub tylnej, gdy wymagane jest potwierdzenie prawidłowości ustawień.
2. Sprawdzenie geometrii kół za każdą następną oś – obejmuje analogiczny pomiar dla kolejnych osi pojazdu; opłata została podwyższona, aby odzwierciedlić dodatkowy czas pracy diagnosty i koszty eksploatacyjne urządzeń pomiarowych.

Prawidłowa geometria kół jest kluczowa nie tylko dla bezpieczeństwa jazdy, ale również dla trwałości ogumienia i efektywności działania układu kierowniczego. Wzrost opłaty za kolejną oś wynika z konieczności wykonania odrębnego cyklu pomiarów i regulacji, co w istotny sposób zwiększa nakład pracy i czas badania.

28) Pozycja 3.1 - celem wprowadzenia zmiany w opisie oraz zasadach stosowania opłaty zgodnie z pozycją 3.1 jest uproszczenie systematyki tabeli opłat poprzez odejście od kryterium podmiotowego (czyli odróżniania wysokości opłaty w zależności od organu kierującego pojazdem na badanie techniczne), na rzecz kryterium merytorycznego – zakresu faktycznie przeprowadzanego badania technicznego. Nowe brzmienie przepisu oraz zasady stosowania opłaty zgodnie z poz. 3.1 umożliwiają przypisanie opłaty do każdego konkretnego warunku technicznego, układu, zespołu lub parametru, który podlega weryfikacji zgodnie ze skierowaniem. Dzięki temu możliwe jest zachowanie zasady proporcjonalności i sprawiedliwości kosztowej – klient płaci za rzeczywiście przeprowadzoną część badania, a nie według sztywnej stawki administracyjnej. Zgodnie z kalkulacją kosztów jednostkowych badania przyjętą w OSR (8,60 zł za minutę pracy diagnosty), przyjęta stawka jednostkowa na poziomie 61 zł zapewnia minimalny poziom kosztów dla prostych, częściowych badań, a jednocześnie ograniczenie maksymalne (nieprzekraczanie opłaty za badanie okresowe danego rodzaju pojazdu) chroni właściciela pojazdu przed nadmiernym kosztem w przypadku sumowania kilku częściowych czynności diagnostycznych.

W szczególności, zmiana obejmuje również przypadki pojazdów skierowanych na dodatkowe badanie techniczne przez starostę:

- **po otrzymaniu informacji, o której mowa w art. 54f ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 2140)**, tj. dotyczącej stwierdzenia przez organ kontrolny niewłaściwego stanu technicznego lub niezgodności z wymaganiami,
- **na wniosek organu kontroli ruchu drogowego** – w przypadku pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczep kategorii O3 i O4 oraz ciągników kołowych kategorii T5

użytkowanych na drogach publicznych do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy.

W obu przypadkach zastosowanie opłaty według pozycji 3.1 umożliwia elastyczne dopasowanie wysokości opłaty do rzeczywistego zakresu badania wynikającego z treści skierowania, a nie sztywnej, z góry przypisanej stawki, co pozostaje w zgodzie z zasadą racjonalnego gospodarowania środkami właściciela pojazdu oraz optymalizacją procesów diagnostycznych.

29) Pozycja 3.2 - wprowadzenie opłaty jednostkowej za każde ustalenie parametru technicznego w ramach badania, o którym mowa w pozycji 3.2 tabeli opłat, ma na celu odzwierciedlenie rzeczywistego nakładu pracy diagnosty podczas procedury identyfikacyjnej pojazdu – zarówno w przypadku pojazdów używanych sprowadzanych z zagranicy, jak i pojazdów odbudowanych lub nietypowych. Zakres prac w badaniach tego rodzaju bywa bardzo zróżnicowany. W wielu przypadkach diagnosta dysponuje kompletem dokumentacji i jedynie weryfikuje dane, natomiast w innych musi przeprowadzić rzeczywiste ustalenie parametrów (np. długości, mocy, liczby osi, rodzaju nadwozia), co wiąże się z istotnym nakładem czasu i zasobów. Wprowadzenie stawki za *każdy ustalany parametr* umożliwia dopasowanie wysokości opłaty do realnego zakresu pracy. Propozycja ustanowienia minimalnej opłaty 61 zł oraz ograniczenia górnego do wysokości opłaty za okresowe badanie techniczne danego rodzaju pojazdu ma na celu zachowanie równowagi pomiędzy interesem przedsiębiorcy prowadzącego SKP a ochroną właścicieli pojazdów przed nieproporcjonalnymi kosztami.

30) Pozycja 3.3 – opłata w nowym cenniku łączy dotychczasowe rozproszone przepisy dotyczące badań po wypadkach, kolizjach oraz w przypadkach naruszenia ochrony środowiska lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. dawne pozycje 4.2, 5.2, 6.9, 6.10). Uporządkowano ją jako jedno badanie specjalistyczne wykonywane na podstawie skierowania organu lub wniosku właściciela pojazdu, co zapewnia spójność klasyfikacji i ułatwia stosowanie w praktyce.

31) Pozycja 3.4 – opłata w nowym cenniku dotyczy badania pojazdu po zmianach konstrukcyjnych lub wymianie elementów skutkujących zmianą danych w dowodzie rejestracyjnym (z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 ustawy), z wyłączeniem montażu instalacji gazowej. Zakres badania obejmuje:

- pełny zakres OBT (dla ustalenia nowego terminu ważności), co pozwala uniknąć podwójnego pobierania opłaty, jak miało to miejsce dotychczas,
- ocenę spełnienia warunków technicznych zgodnie z działem II załącznika nr 2 do rozporządzenia,
- ustalenie nowych lub nieznanych danych technicznych – bez pobierania dodatkowej opłaty,
- oraz sporządzenie opisu dokonanych zmian w pojeździe, zgodnie z załącznikiem nr 5.

Z obowiązku wykonywania czynności określonych w pkt 1 działu I załącznika nr 2 można odstąpić, jeżeli dokonane zmiany nie wpływają na układ kierowniczy, skuteczność tłumienia zawieszenia ani ustawienie kół jezdnych.

32) Pozycja 4.1 – to sprawdzenie układu sprzęgającego (haka) w przypadku jego braku w adnotacjach dowodu rejestracyjnego, mimo obecności fizycznej instalacji, jest czynnością dodatkową. Nie mieści się w zakresie okresowego badania technicznego określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2012 r. i wymaga naliczenia opłaty zgodnie z poz. 4.1 tabeli opłat. Diagnosta dokonuje oceny technicznej montażu oraz zgodności z homologacją i dopuszczeniem pojazdu. Czynność ta ma charakter fakultatywny i realizowana jest tylko w razie ujawnienia elementu lub wniosku właściciela pojazdu.

33) Pozycja 4.2 – to naniesienie numeru identyfikacyjnego (VIN) na pojeździe jest wymagane w przypadku jego braku, utraty lub nadania nowego numeru przez organ rejestrujący. Czynność obejmuje nabicie numeru na konstrukcji nośnej lub wykonanie tabliczki znamionowej zastępczej (metalowej lub aluminiowej z nadrukiem). Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 19/2011 oraz przepisami krajowymi – w szczególności § 2 ust. 1 załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów (Dz.U. 2024 poz. 502) – tabliczka znamionowa powinna być trwale przymocowana w widocznym miejscu. Każda czynność (nabicie lub wykonanie tabliczki) jest rozliczana osobno ze względu na odrębny charakter, różne techniki wykonania oraz materiałochłonność. Wycena odzwierciedla średni czas pracy oraz koszty techniczne i materiałowe.

34) Pozycja 4.3 - sprawdzenie czy pojazd ciężarowy przystosowany do przewozu osób spełnia dodatkowe warunki techniczne, ma na celu potwierdzenie, że adaptacja pojazdu została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, a przewóz osób odbywa się w warunkach zapewniających bezpieczeństwo. Obowiązek ten wynika z przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz rozporządzenia w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów.

Badanie polega na weryfikacji m.in.:

- liczby i usytuowania miejsc siedzących,
- obecności pasów bezpieczeństwa,
- odpowiedniej wysokości wnętrza,
- oznaczeń i oświetlenia wewnętrznego,
- sposobu trwałego zamocowania siedzeń,
- dostępu do drzwi ewakuacyjnych oraz
- ogólnego poziomu bezpieczeństwa przewożonych osób.

Z uwagi na charakter pojazdu ciężarowego, który nie był fabrycznie przeznaczony do przewozu osób, tego typu adaptacje wymagają szczególnej oceny przez diagnostę. Zakres kontroli wykracza poza standardowe badania techniczne i musi uwzględniać zgodność z przepisami dotyczącymi pojazdów specjalnego przeznaczenia. Wycena oparta została na rzeczywistym nakładzie pracy, uwzględniając konieczność przeprowadzenia pomiarów, oceny konstrukcji oraz sporządzenia stosownej dokumentacji dla celów ewidencyjnych.

35) Pozycja 4.4 - Sprawdzenie czy pojazd spełnia dodatkowe warunki techniczne wymagane dla autobusów miejskich lub autobusów używanych w komunikacji miejskiej i podmiejskiej, jest niezbędne dla potwierdzenia możliwości ich eksploatacji zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności w kontekście art. 66 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz aktów wykonawczych, takich jak rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów. Czynność obejmuje kontrolę specyficznych elementów konstrukcyjnych i wyposażenia autobusu, takich jak: liczba i szerokość drzwi wejściowych, odpowiednia liczba miejsc stojących i siedzących, uchwyty i poręcze, oznaczenia i oświetlenie wewnętrzne, systemy informacji pasażerskiej, odpowiednia wysokość podłogi oraz możliwość przewozu osób o ograniczonej mobilności. Weryfikacja wymaga od diagnosty znajomości szczegółowych przepisów technicznych i zastosowania odpowiednich metod pomiarowych oraz dokumentacyjnych. Czynność ta ma charakter odrębny względem badań okresowych i wymaga indywidualnej oceny zgodności wyposażenia i układu pojazdu z przeznaczeniem w komunikacji zbiorowej. Stawka została określona w odniesieniu do typowego czasu potrzebnego na przeprowadzenie takiej kontroli oraz nakładów organizacyjno-technicznych ponoszonych przez stację kontroli pojazdów.

36) Pozycja 4.5 - czynności polegają na techniczno-formalnym przygotowaniu dokumentacji wymaganej przy składaniu wniosku o wydanie przez ministra właściwego ds. transportu zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych. W zakres usługi wchodzi: analiza stanu technicznego pojazdu, sporządzenie opinii technicznej oraz pomoc w prawidłowym

wypełnieniu formularza wniosku. Obie czynności są nierozzerwalnie powiązane i wykonywane jednocześnie – stąd celowe jest ich ujęcie jako jednej pozycji cennikowej.

37) Pozycja 4.6 - sprawdzenie czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymagany dla pojazdów przeznaczonych do wykonywania czynności na drodze (np. pojazdy do utrzymania dróg, pojazdy serwisowe, pomiarowe, interwencyjne), jest niezbędne w celu dopuszczenia ich do ruchu zgodnie z przepisami szczególnymi. Weryfikacja obejmuje m.in. obecność wymaganych elementów wyposażenia (np. żółtych sygnałów błyskowych, oznaczeń ostrzegawczych, urządzeń do wykonywania prac drogowych), zgodność konstrukcji z deklarowanym przeznaczeniem oraz ocenę wpływu wyposażenia specjalistycznego na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Badanie to ma charakter uzupełniający względem badania okresowego i wymaga znajomości przepisów wykonawczych, w szczególności rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz przepisów dotyczących pojazdów specjalnych i specjalistycznych. Czas wykonania oraz stawka zostały określone na podstawie rzeczywistego, przeciętnego nakładu pracy diagnosty przy realizacji tej czynności, bez konieczności wykonywania dodatkowych pomiarów technicznych.

38) Pozycja 4.7 - czynności związane z przygotowaniem dokumentacji do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, są wymagane w przypadku pojazdów niespełniających w pełni wymagań określonych w rozporządzeniach technicznych, a których dopuszczenie do ruchu może nastąpić na podstawie decyzji Ministra właściwego do spraw transportu.

Procedura obejmuje dwie niezależne czynności:

- 1) **Wypełnienie wniosku** – zawierającego dane pojazdu oraz uzasadnienie potrzeby odstępstwa, sporządzane w oparciu o indywidualne cechy pojazdu i obowiązujące przepisy.
- 2) **Sporządzenie opinii technicznej** – zawierającej analizę stanu technicznego pojazdu, ocenę wpływu danego odstępstwa na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz ewentualne warunki eksploatacji.

Obie czynności są pracochłonne, wymagają wiedzy specjalistycznej, dostępu do dokumentacji technicznej oraz indywidualnego podejścia diagnosty. Choć zostały ujęte w jednej pozycji cennikowej dla przejrzystości, każda z nich jest rozliczana osobno, ponieważ może być wykonana niezależnie (np. wniosek może zostać wypełniony przez inny podmiot lub klient może zlecić wyłącznie opinię techniczną). Proponowana stawka odzwierciedla średni czas wykonania pojedynczej czynności oraz przyjętą stawkę jednostkową czasu pracy diagnosty, zgodnie z założeniami kosztowymi cennika.

39) Pozycja 4.8 - Pomiar prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony dotyczy precyzyjnej weryfikacji geometrii konstrukcyjnej pojazdu. Pomiar ten jest szczególnie istotny w przypadku pojazdów po kolizji lub w trakcie postępowania wyjaśniającego związanego z bezpieczeństwem jazdy, gdy istnieje podejrzenie deformacji strukturalnej nadwozia. Badanie obejmuje identyfikację punktów bazowych konstrukcji nośnej (ramy nadwozia), ocenę ich rozmieszczenia względem danych fabrycznych producenta oraz analizę potencjalnego wpływu ewentualnych odchyłeń na zespoły i układy bezpieczeństwa jazdy, takie jak: układ kierowniczy, zawieszenie, układ hamulcowy, systemy ADAS, mocowania pasów i poduszek powietrznych. Z uwagi na wysoką precyzję pomiaru oraz konieczność zastosowania specjalistycznych urządzeń (np. ramy pomiarowe, systemy laserowe lub elektroniczne systemy pomiarowe) i oprogramowania, czynność ta jest czasochłonna i wymaga zaawansowanej wiedzy technicznej. Czas wykonania oraz stawka zostały określone na podstawie rzeczywistych nakładów roboczych i kosztów wyposażenia SKP, które umożliwiają przeprowadzanie tego rodzaju kontroli.

40) Pozycja 4.9 - odczyt drogomierza wykonywany jest zarówno na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, jak i po jego wymianie, zgodnie z art. 81a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W obu przypadkach czynność diagnostyczna polega na identyfikacji pojazdu, potwierdzeniu legalności drogomierza, dokonaniu odczytu wskazania oraz wprowadzeniu danych do centralnej ewidencji pojazdów. Zakres czynności technicznych oraz czasochłonność procesu są identyczne, co uzasadnia ujęcie ich w jednej, wspólnej pozycji cennikowej. Cena obejmuje pełną procedurę administracyjno-technicznego wprowadzenia danych do systemu informatycznego oraz obsługę dokumentacyjną.

41) Pozycja 4.10 - Badanie zgodności z warunkami technicznymi pojazdu dotyczy zarówno pojazdów sportowych, jak i zabytkowych, przy czym zakres czynności diagnostycznych jest zasadniczo tożsamy. W obu przypadkach diagnosta dokonuje szczegółowej oceny technicznej w kontekście przepisów odrębnych (m.in. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz homologacji indywidualnej). Procedura obejmuje m.in. identyfikację pojazdu, weryfikację jego wyposażenia, układów bezpieczeństwa i zgodności konstrukcyjnej, co wymaga porównywalnego nakładu czasu i pracy. W związku z tym zasadne jest ujęcie obu kategorii pojazdów w jednej, wspólnej pozycji cennikowej, z jednolitą stawką i czasem trwania badania.

42) Pozycja 4.11 - badanie techniczne pojazdu, skierowanego przez starostę lub na wniosek jego posiadacza, w celu sprawdzenia po demontażu atrybutów szczególnego przeznaczenia (np. oznaczenia „TAXI”, sygnałów świetlnych i dźwiękowych pojazdów uprzywilejowanych, elementów oznaczenia „L” w pojazdach szkoleniowych, zbiornika LPG/CNG itp.), jest niezbędne do aktualizacji danych pojazdu w Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP). Czynność ta polega na identyfikacji pojazdu oraz potwierdzeniu, że dany pojazd nie posiada już cech technicznych lub wyposażenia charakterystycznego dla szczególnego rodzaju użytkowania. Zakres badania jest jednoznacznie określony i znacząco węższy niż pełne okresowe badanie techniczne — obejmuje jedynie sprawdzenie konkretnego atrybutu. Wycena obejmuje rzeczywisty czas potrzebny na przeprowadzenie tej procedury, w tym przygotowanie dokumentacji i wprowadzenie informacji do CEP. Proponowana stawka została ustalona przy założeniu efektywnego czasu pracy diagnosty oraz typowych kosztów operacyjnych stacji kontroli pojazdów.

43) Wprowadzenie w cenniku pozycji 4.12 stanowi odpowiedź na zmiany przepisów obowiązujące od dnia 1 czerwca 2024 r., które umożliwiają przeprowadzanie badań technicznych pojazdów poza siedzibą stacji kontroli pojazdów (SKP), w tzw. infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne. Zgodnie z rozporządzeniem, dopuszcza się wykonywanie badań mobilnych np. u rolnika. Realizacja badania poza SKP wiąże się z koniecznością:

- delegowania diagnosty wraz ze specjalistycznym sprzętem do miejsca wskazanego przez właściciela pojazdu,
- ponoszenia kosztów transportu, czasu pracy diagnosty w trasie, zużycia paliwa, eksploatacji pojazdu oraz kosztów logistycznych.

Opłata przewidziana w pozycji 4.12 pokrywa rzeczywiste, wymierne koszty związane z przemieszczeniem się diagnosty do i z miejsca badania. Przypisanie tej opłaty do działu 4 „czynności inne” (Lp. 4) ma na celu wyraźne oddzielenie jej od ceny samego badania technicznego ujętego w dziale 1 (Lp.1), zgodnie z zasadą przejrzystości i rozliczalności świadczeń pobieranych przez SKP.

44) Wprowadzenie w cenniku pozycji 4.13 tj. opłaty za wystawienie duplikatów dokumentów na stacji kontroli pojazdów jest zgodne z zasadą ekwiwalentności kosztów oraz praktyką stosowaną w administracji publicznej (np. urzędy gmin, starostwa), gdzie podobne czynności są odpłatne. Czynność ta wymaga m.in. weryfikacji archiwum odszukania dokumentu,

sporządzenia kopii i potwierdzenia jej zgodności, co zajmuje średnio 3 minuty. Przy przyjętej stawce 8,60 zł/min koszt wynosi 25,80 zł. Uwzględniając zysk 20% (5,16 zł), proponowana stawka 31 zł brutto jest zasadna i proporcjonalna do nakładu pracy.

6. Skutek uchylenia dotychczasowych przepisów

Z chwilą wejścia w życie projektowanego rozporządzenia moc utraci 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. poz. 2261 z późn. zm.). Zastąpienie dotychczasowego aktu nowym ma charakter porządkujący i dostosowujący do zmienionych warunków społeczno-gospodarczych.

7. Przewidywane skutki regulacji

Pozytywne:

- przywrócenie ekonomicznej racjonalności funkcjonowania SKP,
- poprawa jakości i kompletności przeprowadzanych badań technicznych,
- eliminacja nieuczciwej konkurencji cenowej i dumpingowych praktyk,
- transparentność i jednolitość zasad naliczania opłat.

Negatywne:

- możliwy krótkoterminowy sprzeciw części użytkowników pojazdów ze względu na wzrost cen – jednak rekompensowany poprzez podniesienie jakości, bezpieczeństwa i efektywności działania systemu.

8. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do szerokich konsultacji publicznych, z uwzględnieniem przedstawicieli kluczowych grup interesariuszy, w tym:

- organizacji zrzeszających właścicieli stacji kontroli pojazdów (OSKP, PSKP),
- związków zrzeszających diagnostów samochodowych,
- organizacji konsumenckich i reprezentantów użytkowników pojazdów,
- Głównego Urzędu Statystycznego – w zakresie doboru wskaźników do corocznej waloryzacji,
- samorządów i organów administracji publicznej odpowiedzialnych za nadzór techniczny.

Przewiduje się opracowanie i opublikowanie **raportu z konsultacji publicznych**, zawierającego zestawienie zgłoszonych uwag i sposób ich uwzględnienia. Raport zostanie udostępniony nie później niż w terminie 30 dni od zakończenia konsultacji, zgodnie z zasadą transparentności procesu legislacyjnego. Planowany termin przeprowadzenia konsultacji to IV kwartał 2025 r.

9. Analiza ryzyka w przypadku braku regulacji

Brak nowelizacji rozporządzenia skutkować będzie pogłębiającą się destabilizacją systemu badań technicznych w Polsce, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i ekonomicznym. W szczególności przewiduje się:

- **zamykanie stacji kontroli pojazdów**, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach i powiatach, gdzie marże operacyjne są najniższe,
- **odpływ wykwalifikowanych diagnostów** do innych zawodów, oferujących stabilniejsze warunki finansowe,
- **spadek jakości badań technicznych**, wynikający z oszczędności na sprzęcie, kalibracjach i szkoleniach,
- **ograniczenie zdolności inwestycyjnych SKP**, w tym w zakresie dostosowania do wymagań unijnych (cyfryzacja, nowe normy emisji),
- **niemożność zapewnienia nadzoru technicznego na oczekiwanym poziomie**, co może przełożyć się na wzrost liczby niesprawnych pojazdów w ruchu drogowym.

Skutki te będą miały również wymiar finansowy – szacuje się, że dalsze utrzymywanie obecnych stawek może prowadzić do redukcji przychodów SKP o ok. 30–40% w relacji do realnych kosztów funkcjonowania. W perspektywie kilku lat może to skutkować utratą kilkuset miejsc pracy w sektorze diagnostycznym oraz wzrostem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Spoleczna Ocena Skutków Regulacji (OSR)

do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2025 r. w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych i innych czynności w stacjach kontroli pojazdów oraz jednostkach upoważnionych.

1. Tytuł aktu prawnego i podstawa prawna

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury wydany na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.).

2. Problem wymagający interwencji regulacyjnej

Od 2004 roku nie została przeprowadzona żadna zmiana stawek opłat za badania techniczne pojazdów. Przez ponad 20 lat nastąpił drastyczny wzrost kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów (SKP), obejmujący zarówno wzrost kosztów pracy, inwestycji, utrzymania obiektów i urządzeń, jak i nowe obowiązki techniczno-informatyczne (integracja z CEP, STK-WSA, BDS).

Dodatkowo, zostaną wprowadzone nowe wymagania unijne w zakresie diagnostyki i dokumentacji, które wiążą się z koniecznością modernizacji wyposażenia i oprogramowania SKP.

Pomimo tego, **ustalone w 2004 r. opłaty nie pokrywają obecnie kosztów prowadzenia SKP**, nie zapewniają rentowności ani nie pozwalają utrzymać odpowiedniej jakości usług diagnostycznych. Nie bez znaczenia jest wpływ sezonowości lub regionalnego zróżnicowania

liczby badań na modelową wydajność 4400 badań rocznie – w wielu przypadkach może mniejsza.

3. Cel regulacji

Celem rozporządzenia jest:

- urealnienie opłat za badania techniczne pojazdów i inne czynności w SKP,
- zapewnienie ekonomicznej równowagi funkcjonowania SKP w skali lokalnej i ogólnopolskiej,
- stworzenie przejrzystego i jednolitego systemu opłat poprzez wprowadzenie tabeli,
- określenie mechanizmu corocznej waloryzacji w oparciu o realne wskaźniki (inflacja lub wzrost wynagrodzenia minimalnego).

4. Podmioty objęte oddziaływaniem regulacji

Grupa interesariuszy	Zakres oddziaływania
Stacje Kontroli Pojazdów (OSKP/PSKP)	Wzrost przychodów do poziomu ekonomicznie uzasadnionego, umożliwiając dalsze funkcjonowanie i modernizację
Diagności	Wzrost wynagrodzeń możliwy dzięki większym wpływom SKP; stabilizacja zatrudnienia
Kierowcy i właściciele pojazdów	Wzrost opłat jednostkowych (np. z 98 zł na 258 zł za badanie 1.02), ale po ponad 20 latach zamrożenia cen
Administracja publiczna	Uporządkowany system opłat, łatwiejszy nadzór i rozliczalność, zwiększona skuteczność techniczna
Producenci i dostawcy wyposażenia SKP	Zwiększone inwestycje w infrastrukturę stacji kontroli pojazdów
Środowisko naturalne	Lepszy nadzór nad emisjami, stanem technicznym pojazdów – pośredni pozytywny wpływ

5. Skutki finansowe i operacyjne regulacji

Na podstawie modelowej kalkulacji ekonomicznej OSKP:

- Roczne koszty operacyjne typowej okręgowej SKP: **660 000 zł**
- Roczne koszty modernizacyjne (UE, IT, kalibracje): **35 200 zł**
- Oczekiwany zwrot z inwestycji (ROI 20%): **440 000 zł**

→Łączny wymagany przychód roczny: 1 135 200 zł

→Przy realnej wydajności 4400 badań rocznie: koszt jednostkowy badania = 258 zł

Warianty kalkulacyjne:

Wariant	Cena brutto za badanie 1.02
Koszty operacyjne bez modernizacji i ROI	150 zł
Koszty operacyjne + modernizacja (bez ROI)	158 zł
Koszty + modernizacja + 20% ROI	258 zł

6. Założenia metodyczne

Wycena stawki bazowej (badanie 1.02) została rozłożona na jednostki czasowe – przyjęto 30 minut jako standardowy czas badania.

→ **Stawka jednostkowa: $258 \text{ zł} \div 30 \text{ min} = 8,60 \text{ zł/min}$**

Pozostałe badania techniczne i czynności w tabeli opłat zostały skalkulowane na tej podstawie — w zależności od szacowanego czasu trwania danego badania/czynności.

7. Skutki społeczne i porównanie siły nabywczej

Od 2004 roku minimalne wynagrodzenie za pracę w Polsce wzrosło ponad trzykrotnie, z 824 zł do 4666 zł brutto w 2025 roku. Z kolei opłata za badanie techniczne pojazdu osobowego (1.02) **pozostała niezmieniona** i wynosi 98 zł brutto.

W wyniku tego wzrostu wynagrodzenia, **udział opłaty za badanie techniczne w pensji minimalnej** spadł z około **12%** w 2004 roku do około **2,1%** w 2025 roku. Oznacza to, że opłata ta **realnie staniała** dla kierowców, podczas gdy jej wartość nie dostosowywała się do wzrostu wynagrodzeń.

Jednakże, pomimo spadku udziału tej opłaty w wynagrodzeniu, **opłata za badanie techniczne przestała pokrywać rzeczywiste koszty funkcjonowania Stacji Kontroli Pojazdów (SKP)**. W wyniku tego, system poboru opłat staje się **niedostateczny** do pokrycia kosztów utrzymania infrastruktury oraz wynagrodzeń dla pracowników SKP, co może wpłynąć na dalszą jakość usług świadczonych przez te jednostki.

8. Analiza ryzyka w przypadku braku regulacji

Brak nowelizacji opłat będzie prowadził do:

- zamykania SKP w mniejszych miejscowościach i powiatach - nie wykluczone, że w większych aglomeracjach też
- odpływu wykwalifikowanych diagnostów do innych zawodów,
- spadku jakości badań technicznych i wzrostu liczby niesprawnych pojazdów w ruchu drogowym,
- ograniczenia zdolności modernizacyjnych SKP,
- nierównowagi systemowej i dalszej degradacji nadzoru technicznego.

9. Rekomendacje końcowe

Proponowana regulacja:

- jest oparta na realnych kosztach funkcjonowania SKP,
- uwzględnia zasady przejrzystości i proporcjonalności,
- wprowadza elastyczny mechanizm waloryzacyjny,
- zapewnia uczciwe warunki funkcjonowania stacji i korzystających z ich usług obywateli.
- uwzględnia wprowadzone zmiany w przepisach krajowych oraz obowiązujące rozporządzenia Unii Europejskiej.