

## **Oplata za badania techniczne od 17. lat bez zmian**

**Rzecznik Praw Obywatelskich podnosi kwestie niezmiennych od 17. lat opłat za badania techniczne pojazdów. Jak w tym czasie wzrosły koszty przedsiębiorców prowadzących taką działalność gospodarczą nie trzeba nawet wymieniać. Przepisy w tej sprawie nie spełniają warunku zgodności z konstytucyjną zasadą proporcjonalności - stwierdza RPO i podejmuje interwencję w Ministerstwie Infrastruktury.**

W informacji Rzecznika Praw Obywatelskich czytamy: Prezes Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów zwrócił uwagę RPO, że od 17 lat nie były zmieniane ustalone urzędowo stawki opłat za badania techniczne pojazdów. W tym czasie znacznie wzrosły zaś koszty przedsiębiorców prowadzących taką działalność gospodarczą. W ocenie wnioskodawcy **narusza to prawa właścicieli stacji kontroli pojazdów do godziwego wynagrodzenia.**

Wskazał on, że od wydania przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia ws. wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów - czyli od września 2004 r. do września 2021 r. - przeciętne wynagrodzenie miesięczne w sektorze przedsiębiorstw wzrosło z 2439 zł do 5840 zł. Dwukrotnie wyższa jest obecnie wysokość składek na ZUS. O kilkadziesiąt procent w górę poszły również ceny energii elektrycznej i ciepłej, wody oraz gazu, a także stawki opłat za odbiór śmieci komunalnych i ścieków oraz podatku od nieruchomości. Natomiast koszty przeglądów i napraw urządzeń i przyrządów wykorzystywanych do przeprowadzenia badań technicznych oraz okresowej legalizacji tych przyrządów kształtują się na poziomie wyższym niż w 2004 r. - odpowiednio o 31 oraz o 92 procent.

**Ocena RPO.** Upoważniając ministra ds. transportu do określenia rozporządzeniem wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów, ustawodawca wskazał, że kształtując stawki, powinien on uwzględnić koszty wykonywania tych badań. Ustalone w 2004 r. stawki opłat za badania techniczne pojazdów nie uwzględniają aktualnych kosztów wykonywania tych badań, lecz opierają się na danych historycznych. Skoro ustawodawca nie ustanowił mechanizmu waloryzacji opłat (np. opartego na wskaźniku rocznego wzrostu cen towarów i usług), to **należy przyjąć, że ich stawki mają kształtować się przy uwzględnieniu rzeczywistych kosztów wykonywania badań, które są czynnikiem zmiennym. Nie wystarczy zatem, że minister ustali raz stawki w oparciu o wyliczenia kosztów badań w dacie wydania rozporządzenia. Koszty te powinny być systematycznie monitorowane. Ustalenie ich odczuwalnego wzrostu lub spadku pociąga za sobą konieczność odpowiedniej korekty opłat.** Tylko wówczas rozporządzenie będzie odpowiadać merytorycznej treści dyrektywnej z upoważnienia ustawowego.

Zgodnie z art. 20 Konstytucji, społeczna gospodarka rynkowa jest oparta na wolności działalności gospodarczej. Jej przejawem jest swoboda zawierania umów w ramach tej

działalności, której elementem jest możliwość autonomicznego kształtowania treści umowy, w tym m.in. co do ceny towaru lub usługi.

Z art. 22 Konstytucji wynika, że wolność działalności gospodarczej może podlegać ustawowym ograniczeniom, gdy przemawia za tym ważny interes publiczny. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który spełnia wymagania Prawa o ruchu drogowym i uzyskał wpis do rejestru.

**Jako ograniczenie swobody działalności gospodarczej należy traktować decyzję ustawodawcy, że cena za badanie techniczne pojazdu jest ustalana przez ministra w drodze rozporządzenia.** Tego rodzaju ograniczenie wymaga nie tylko wskazania ważnego interesu publicznego. Powinno również spełniać kryteria z art. 31 ust. 3 Konstytucji. **Jedną z przesłanek ograniczeń praw i wolności konstytucyjnych jest zasada proporcjonalności sensu stricto.** Wymaga ona zachowania odpowiednich proporcji pomiędzy pozytywnym efektem, jaki niesie za sobą dana regulacja prawna, a ciężarami nakładanymi na jednostkę.

Unormowania, na których mocy ceny za badania pojazdów są ustalane ogólnie przez organ administracji państwowej, mają na celu zapewnienie, aby każdy właściciel samochodu, który ma ustawowy obowiązek przedstawić pojazd do badań, zapłacił za to taką samą kwotę. Chodzi też o to by cena tej usługi nie była oderwana od rzeczywistych kosztów badania - a przez to zbyt wysoka dla świadczeniobiorcy.

Wobec obowiązku badań należało zagwarantować, że ich ceny będą jednolite, a konieczność ich uiszczenia nie będzie nadmiernie finansowo obciążać właścicieli pojazdów. **Wymagało to ograniczenia praw przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli co do autonomii kształtowania cen za te usługi.** Aby ingerencja państwa w kształtowanie cen nie była nadmierna, ustawodawca w przepisie upoważniającym ministra do określania wysokości opłat zamieścił wytyczne, że stawki winny być ustalane z uwzględnieniem kosztów badań.

**Gdy wysokość opłat pozostaje w oderwaniu od aktualnych kosztów badań - skoro nie uległa zmianie od 2004 r., mimo wzrostu nakładów potrzebnych do ich wykonania - to naruszona zostaje równowaga pomiędzy ważnym interesem publicznym, który przemawia za wprowadzeniem sztywnych cen za usługi stacji kontroli pojazdów, a wymogami ochrony praw przedsiębiorców.**

W efekcie regulacje określające stawki opłat nie spełniają warunku zgodności z zasadą proporcjonalności sensu stricto. Oznacza to, że mamy do czynienia z ograniczeniem praw właściciel stacji diagnostycznych, które nie spełnia standardów konstytucyjnych.

**RPO zwraca się do dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdana Oleksiaka o zbadanie sprawy z punktu widzenia zgodności przepisów rozporządzenia ministra z normami i wartościami konstytucyjnymi.**

(Źródło: RPO)

Źródło: Prawo Drogowe