



Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Departament Wniosków, Petycji i Skarg

DWS.WSiW.161.567.2.2026

Warszawa, 24 marca 2026 r.

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowni Państwo,

zgodnie z ustawą¹ przekazujemy do rozpatrzenia petycję² Pana
w sprawie wprowadzenia ustawowego mechanizmu
corocznej waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów.

Z wyrazami szacunku

Marzena Kosieradzka

Radca

/dokument podpisany elektronicznie/

Do wiadomości:

Pan

¹ Na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach

² Z datą wpływu do KPRM – 19 marca br.



17.03 2026 r.

Szanowny Pan Premier Donald Tusk

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Aleje Ujazdowskie 1/3

00-583 WARSZAWA

Petycja.

Sprawa: wprowadzenie ustawowego mechanizmu realnej waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów, a przede wszystkim urealnienia wysokości bazowej stawki oraz wykorzystania wynikających z niej dodatkowych dochodów budżetu państwa na potrzeby bezpieczeństwa państwa

Na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach zwracam się z petycją w sprawie podjęcia inicjatywy ustawodawczej zmierzającej do:

1. wprowadzenia ustawowego mechanizmu corocznej waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów,
2. dostosowania wysokości tych opłat do realnych kosztów funkcjonowania systemu stacji kontroli pojazdów,
3. zapewnienia stabilności ekonomicznej systemu badań technicznych pojazdów jako jednego z elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przed kilkoma dniami napisałem równoległe pismo do Pana Premiera i Pana Prezydenta w nadziei, że Pan Prezydent podpisze ustawę o pożyczce SAFE pismo, wskazując Panu Prezydentowi źródło dodatkowych środków na obsługę długu na polski przemysł obronny. Dołączyłem do tego pisma wyliczenie korzyści dla skarbu państwa. Celem moim było również tak ważne i konieczne rzeczywiste urealnienie opłat za badania techniczne pojazdów. Pozwolę sobie przypomnieć, że w czasie spotkań przedwyborczych w Strzelcach Opolskich Pan Prezes osobiście obiecał, że jak Państwa ugrupowanie wygra wybory i Pan zostanie Premierem to osobiście rozwiąże ten problem. System badań technicznych pojazdów stanowi istotny element systemu bezpieczeństwa publicznego w Polsce. Jego funkcjonowanie opiera się na działalności stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez przedsiębiorców zatrudniających wykwalifikowanych diagnostów oraz utrzymujących specjalistyczne urządzenia diagnostyczne spełniające określone wymogi techniczne.

Podstawowa opłata za okresowe badanie techniczne samochodu osobowego została ustalona w 2004 roku na poziomie około 98 zł brutto i przez ponad dwadzieścia lat pozostawała praktycznie niezmieniona. Dopiero we wrześniu 2025 roku dokonano pierwszej korekty tej opłaty podnosząc tylko o 50% do poziomu 149 zł brutto.

Zmiana ta, choć stanowi częściową korektę wcześniejszego poziomu opłat, w dalszym ciągu nie odpowiada realiom gospodarczym funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. W okresie od 2004 roku koszty prowadzenia działalności gospodarczej, koszty pracy, energii oraz koszty usług technicznych i motoryzacyjnych i wiele innych wzrosły wielokrotnie. W wielu

przypadkach ceny podobnych usług wzrosły w tym czasie o około **400–500 procent**. Przy obecnym poziomie cenowym większość stacji w dalszym ciągu nie ma możliwości rozwijać się. To jest stawka na chwilowe przetrwanie.

W rezultacie obecny poziom opłat za badania techniczne pojazdów nadal pozostaje znacząco niedoszacowany w stosunku do rzeczywistych kosztów funkcjonowania stacji kontroli pojazdów a przede wszystkim do wysokości opłat za takie usługi w Unii Europejskiej. Mimo zmiany Polska nadal ma jedną z najniższych opłat w krajach opłat EU. Ceny jednej usługi w EU wahają się od ok. 30 do 130 EUR. Zatem średnia cena to ok. 60-70 EUR, a w Polsce tylko 149 PLN to jest około 34 EUR. Takie działanie narusza polską rację stanu, szczególnie przy obecnej napiętej sytuacji na świecie, ale również mniejszym wpływom do skarbu państwa. Argumentowanie, że w niektórych krajach cykl badań to okres 2 letni to nielogiczne, bowiem stacje kontroli niezależnie ile wykonują badań koszty ponoszą bardzo podobne. Częstotliwość badań technicznych wpływa na koszt kierowcy, ale nie ma wpływu na koszt wykonywania pojedynczego badania. Cena usługi powinna odpowiadać rzeczywistym kosztom jej wykonania, a nie temu jak często z niej korzysta kierowca. Państwo powinno wyliczyć tylko koszt jednostkowy usługi, a nie „zaglądać do kieszeni” właścicielom stacji, którzy przez prawie 21 lat zostali pozbawieni uczciwej opłaty za wykonaną usługę i bardzo często musieli dokładać z własnej kieszeni lub kredytów, aby przetrwać. Należy zaznaczyć, że w Polsce cena energii elektrycznej jest paradoksalnie najwyższa w EU i choćby z tego powodu cena badania powinna być wyższa od średniej w EU. Długotrwałe utrzymywanie takiej sytuacji może w przyszłości prowadzić do pogarszania się kondycji ekonomicznej tych podmiotów, co w dłuższej perspektywie może mieć również negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Jednocześnie racjonalna waloryzacja opłat za badania techniczne pojazdów mogłaby przynieść istotne korzyści dla finansów publicznych państwa. Szacuje się, że w Polsce wykonywanych jest rocznie około 20–22 milionów badań technicznych pojazdów. Dostosowanie opłaty za badanie techniczne do poziomu odpowiadającego obecnym realiom gospodarczym mogłoby przynieść dodatkowe wpływy do budżetu państwa z tytułu podatku VAT oraz podatków dochodowych CIT i pracowników PIT oraz składek na ubezpieczenia społeczne.

Łączne dodatkowe wpływy bezpośrednie i pośrednie dla finansów publicznych można szacować na poziomie około 1 miliarda złotych rocznie, a przy obiecanej przez Ministra systemowej waloryzacji do dzisiaj niewprowadzonej nawet więcej.

W dłuższej perspektywie środki te mogłyby stanowić istotne wsparcie finansowania strategicznych potrzeb państwa, w tym również wydatków związanych z bezpieczeństwem i obronnością Rzeczypospolitej Polskiej.

Realna waloryzacja opłat za badania techniczne pojazdów i ich coroczna korekta pozwoliłaby zatem osiągnąć dwa ważne cele jednocześnie:

- z jednej strony zapewnić stabilność funkcjonowania systemu stacji kontroli pojazdów oraz wysoki poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- z drugiej zaś zwiększyć dochody budżetu państwa bez konieczności wprowadzania nowych obciążeń podatkowych.

Mając powyższe na uwadze, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozpatrzenie niniejszej petycji oraz podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia ustawowego mechanizmu waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów.

Z wyrazami szacunku

ZAŁĄCZNIK

Analiza ekonomiczna dotycząca waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów (BTP)

1. Wprowadzenie

System badań technicznych pojazdów stanowi jeden z kluczowych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Jego funkcjonowanie opiera się na działalności stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez przedsiębiorców zatrudniających wykwalifikowanych diagnostów oraz utrzymujących specjalistyczne urządzenia diagnostyczne.

Obowiązujący poziom opłat za badania techniczne pojazdów przez ponad dwie dekady nie był realnie dostosowywany do zmieniających się warunków gospodarczych.

2. Poziom opłat w latach 2004–2025

Podstawowa opłata za okresowe badanie techniczne samochodu osobowego została ustalona w 2004 roku na poziomie około 98 zł brutto.

Przez ponad 20 lat stawka ta pozostawała praktycznie niezmienną. Dopiero decyzją Ministra Infrastruktury z września 2025 roku została ona skorygowana do poziomu 149 zł brutto.

W tym samym okresie nastąpił znaczący wzrost:

- kosztów pracy,
- kosztów energii,
- kosztów serwisowania urządzeń diagnostycznych,
- kosztów prowadzenia działalności gospodarczej,
- ogólnego poziomu cen w gospodarce.

Według wielu analiz rynkowych ceny podobnych usług w gospodarce wzrosły w tym czasie średnio o około 400–500%.

3. Szacunkowa realna wartość opłaty

Uwzględniając zmiany kosztów gospodarczych oraz poziom inflacji w okresie od 2004 roku, realna ekonomicznie opłata za badanie techniczne pojazdu powinna obecnie kształtować się na poziomie około:

250–300 zł brutto.

Taki poziom opłaty pozwoliłby jedynie częściowo przywrócić realną wartość ekonomiczną stawki z 2004 roku.

4. Liczba badań technicznych w Polsce

Szacuje się, że w Polsce wykonywanych jest rocznie około:

20–22 milionów badań technicznych pojazdów.

Dla potrzeb niniejszej analizy przyjęto wartość średnią:

21 milionów badań rocznie.

5. Wpływy podatkowe

Przy opłacie 149 zł brutto:

VAT w jednej opłacie wynosi około 27,80 zł.

Łączny roczny wpływ podatku VAT do budżetu państwa wynosi około:

$21\,000\,000 \times 27,80 \text{ zł} \approx 583 \text{ mln zł}$.

Przy opłacie 250 zł brutto:

VAT w jednej opłacie wynosi około 46,75 zł.

Łączny roczny wpływ podatku VAT wyniósłby:

$21\,000\,000 \times 46,75 \text{ zł} \approx 981 \text{ mln zł}$.

Przy opłacie 300 zł brutto:

VAT w jednej opłacie wynosi około 56,10 zł.

Łączny roczny wpływ podatku VAT wyniósłby:

$21\,000\,000 \times 56,10 \text{ zł} \approx 1,18 \text{ mld zł}$.

Oznacza to dodatkowe wpływy do budżetu państwa z samego podatku VAT w wysokości około:

400–600 mln zł rocznie.

6. Dodatkowe wpływy pośrednie

Do powyższych kwot należy doliczyć również wpływy pośrednie wynikające z:

- podatku dochodowego PIT pracowników,
- podatku CIT przedsiębiorców,
- składek na ubezpieczenia społeczne,
- inwestycji w sprzęt i infrastrukturę diagnostyczną.

Łącznie dodatkowe wpływy bezpośrednie i pośrednie dla finansów publicznych można szacować na poziomie około:

1 miliarda złotych rocznie.

7. Znaczenie dla finansów publicznych i bezpieczeństwa państwa

Przy założeniu utrzymania takiego poziomu wpływów w dłuższej perspektywie (np. 40–45 lat), środki te mogłyby stanowić istotne wsparcie finansowania strategicznych wydatków państwa, w tym również wydatków związanych z bezpieczeństwem i obronnością.

Jednocześnie realna waloryzacja opłat pozwoliłaby ustabilizować sytuację ekonomiczną stacji kontroli pojazdów, co bezpośrednio przekłada się na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

8. Wnioski

Realna waloryzacja opłat za badania techniczne pojazdów przyniosłaby jednocześnie dwa istotne efekty:

1. poprawę stabilności ekonomicznej systemu stacji kontroli pojazdów oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. wzrost dochodów budżetu państwa o około 1 miliard złotych rocznie.

Jest to rozwiązanie stosunkowo proste do wdrożenia, a jednocześnie przynoszące wymierne korzyści zarówno dla państwa, jak i dla bezpieczeństwa obywateli.

Autor opracowania