



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP
ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno
38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12
e-mail: biuro@klubdiagnosty.pl, www.klubdiagnosty.pl
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 06.11.2020 r.

SITKRP/SKP-421/20

Pan Adam Abramowicz
Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
Ul. Wilcza 46
00-679 Warszawa

Dotyczy: Projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 19 października 2020 r. NR UC48

Szanowny Panie Rzeczniku

Po zapoznaniu się z Projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 19 października 2020 r. NR UC48 przedstawiamy poniższe, negatywne stanowisko z uwagi na fakt, iż polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone jak np. cykliczne szkolenia okresowe dla diagnostów czy wyznaczenie krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską. Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast naszym zdaniem nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów (dalej: SKP). W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa planowane są wydatki z budżetu państwa **przekraczające 200 milionów zł** na realizację kontrolowania diagnostów

samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu Państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.:

- ✓ zakup 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. sięgające prawie milion zł rocznie,
- ✓ płaca dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami,
- ✓ zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł,
- ✓ zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł,
- ✓ zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika,
- ✓ zakup 50 drukarek po 600 zł,

Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego:

- ✓ analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł,
- ✓ opóźniomierza z miernikiem w cenie 21 870,
- ✓ przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł,
- ✓ czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł,
- ✓ dalmierz i niwelator za 5000 zł.

Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie wskazywaliśmy stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień.

Analiza poniższych wyroków jedynie potwierdza nasz przekaz:

- ✓ wyrok WSA w Łodzi z dnia 20.04.2018 r. - Sygn. akt: III SA/Łd 27/18,
- ✓ wyrok WSA w Krakowie z dnia 14.06.2018 r. - Sygn. akt: III SA/Kr 157/18,
- ✓ wyrok WSA w Kielcach z dnia 14.11.2018 r. - Sygn. akt: II SA/KE 630/18.

Przedmiotowy projekt ustawy niewiele tak naprawdę w tym zakresie zmienia.

W projekcie ustawy brakuje także informacji dotyczących waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów. W złożonej petycji do Premiera RP Pana Mateusza Morawieckiego z dnia 13.03.2020 roku wskazaliśmy, aby wysokość stawek opatrzyć mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia. Dzięki takiemu zabiegowi zostanie utrzymana prawidłowa relacja pomiędzy przepisami, a przedmiotem regulacji, bez konieczności częstych ingerencji prawodawczych. Jest to szczególnie istotne, z uwagi na fakt, iż ceny zawarte w tabeli w rozporządzeniu w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem SKP oraz

przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. z dnia 14.10.2004 r., Nr 223 poz. 2261 z późn. zmianami), od ponad 16 lat nie uległy zmianom, a koszty prowadzenia SKP na przestrzeni lat diametralnie wzrosły. Szczegóły związane z urealnieniem cennika w SKP opisaliśmy w złożonej petycji i kolejnym piśmie - dokumenty są dostępne na naszej stronie internetowej.

Informujemy również, że w styczniu i lutym 2020 r. zorganizowaliśmy cykl seminariów związanych z systemem badań technicznych pojazdów, w których uczestniczyli właściciele SKP, diagnosty samochodowi, urzędnicy sprawujący nadzór nad SKP, Rzecznicy, Biegli Sądowi oraz Policjanci. W seminariach uczestniczyło prawie 1000 osób. Tak wysoka frekwencja nie wzięła się „sama z siebie” - wiele osób związanych z badaniami technicznymi doskonale wie jakie starania czynimy, aby dążyć do tworzenia prostych i czytelnych przepisów związanych z funkcjonowaniem SKP w Polsce. Projekt ustawy UC48 nie gwarantuje jednak żadnej poprawy i nie zapewni zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – gwarantuje jednak diagnostom samochodowym i właścicielom SKP niezapowiedziane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych opatrzone rygiem natychmiastowej wykonalności. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05), cytat: *„Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwie sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopte działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.”* wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoją pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Ponadto w projekcie producenci i dostawcy programów zostali wykluczeni z możliwości prowadzenia jakichkolwiek szkoleń, co należy uznać za niedopuszczalne wkraczanie ustawodawcy w materię ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Wprowadzone ograniczenie wkracza w sferę przysługującej wolności o charakterze podmiotowym praw konstytucyjnych określonych w art. 7, 22, 30 i 37. Uważamy, że akceptacja przez projektodawcę

takiej metody legislacyjnej, w której nie ma miejsca na debatę publiczną od momentu wycofania projektu z porządku obrad Sejmu RP, podważa bezstronność tworzenia obecnej wersji projektu i rodzi pytanie, czy rozumie on, czym jest demokracja.

Ze swojej strony gwarantujemy czynny udział w pracach nad bieżącymi i przyszłymi przepisami regulującymi zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Proponujemy organizowanie spotkań z naszym udziałem, także grup producentów i/lub dostawców programów na potrzeby SKP, aby w przyszłości tworzyć normy prawne i akty wykonawcze zgodnie z zasadami poprawnej legislacji. Członkowie naszego Stowarzyszenia pochodzą z różnych grup związanych z branżą motoryzacyjną, są to między innymi właściciele SKP, diagnostów samochodowych oraz rzeczoznawcy i biegli sędziowie. Współpracujemy również z kancelariami prawnymi zajmującymi się zagadnieniami prawnymi dotyczącymi badań technicznych pojazdów. Ponadto nasze Stowarzyszenie jako jedyny podmiot w Polsce prowadzi działalność doradczą na rzecz SKP i jednocześnie zrzesza diagnostów samochodowych. W ramach prowadzonej działalności pomagamy zarówno właścicielom SKP oraz wielu diagnostom samochodowym w formie udostępniania stanowisk, opinii prawnych, konsultacji podczas przeprowadzanych badań technicznych, składania wyjaśnień, skarg oraz toczonych postępowań w Sądzie.

Reasumując, przedmiotowe spotkania, jak też inne kwestie dotyczące nowelizacji kontrowersyjnych przepisów proponujemy odsunąć w czasie, z uwagi na wprowadzane obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2. Codzienne rekordy zakażeń koronawirusem oraz wzrastająca liczba zgonów w Polsce na skutek pandemii zakaźnej choroby COVID-19 nie stanowią idealnego momentu do debatowania nad przepisami związanymi z dalszym losem funkcjonowania SKP w Polsce i pracą diagnostów samochodowych. Brak możliwości uczestnictwa w posiedzeniach chociażby Komisji Sejmowych może doprowadzić do uchwalenia przepisów, które mogłyby doprowadzić do bankructwa właścicieli SKP w Polsce i zwolnień pracowników, co w dobie panującej pandemii mogłoby być nieodwracalne w skutkach. Na dziś najistotniejsze jest przeprowadzenie waloryzacji cen tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych w wysokości proponowanej przez nasze Stowarzyszenie (o 100%), gwarantującej stabilność finansową, ponieważ właściciele nie stać także na podwyżki wynagrodzenia zatrudnionym diagnostom samochodowym. Niestety rezygnują oni z wykonywania tego zawodu, a kandydatów jest co raz mniej.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie
Krzysztof Mikosz
mgr Krzysztof Mikosz