

PISKP/LT/01/03/2018

Warszawa, dnia 16 marca 2018 roku

**KOPIA**



Pan Premier

**Mateusz Morawiecki**

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Al. Ujazdowskie 1/3

00-583 Warszawa

*Grzegorz Paweł Premiera*

Chcieliśmy na wstępie podziękować, że Pan i Pana Kancelaria zainteresowaliście się problemem, z którym w imieniu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w Polsce, zwróciliśmy się do Pana Premiera bezpośrednio w piśmie PISKP/LT/04/01/2018 z 31 stycznia 2018 roku, a także pośrednio w piśmie PISKP/LT/02/01/2018.

Zobowiązany do udzielenia odpowiedzi został Minister Infrastruktury, ale odpowiedzi te delikatnie mówiąc, nie są satysfakcjonujące, o czym Pan Premier może się przekonać zapoznając się z nimi osobiście (odpowiedzi Ministra Infrastruktury w załączeniu).

W odpowiedzi pojawia się stwierdzenie, że „cały przebieg procesu legislacyjnego nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wdrażającym ww. Dyrektywę 2014/45/UE jest podany do publicznej wiadomości w biuletynie informacji publicznej (...)”. Stwierdzenie to nie jest zgodne z rzeczywistością. We wrześniu 2016 roku, skierowaliśmy pismo PISKP/LT/01/09/2016 do ówczesnej Premier Rządu RP Pani Beaty Szydło. Spowodowało ono, że 3 października 2016 roku ówczesny Minister Infrastruktury i Budownictwa opublikował i przekazał do konsultacji społecznych pierwszy projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym wraz z aktami wykonawczymi. Został on skrytykowany w zasadzie przez wszystkie podmioty biorące udział w konsultacjach, także inne resorty. **Był to jedyny moment** kiedy strona społeczna mogła się wypowiedzieć. Od tego czasu powstawały różne nowe wersje projektu, zwierające liczne zmiany, które nie były już konsultowane, a tylko jedna z nich w lipcu 2017 roku została opublikowana na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Obecnie nasze wystąpienia spowodowały, że Minister Infrastruktury 12 marca 2018 roku upublicznił projekt ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wraz z projektami aktów wykonawczych, wdrażający Dyrektywę 2014/45/UE oraz po prawie półtora roku tabelę uwag z konsultacji publicznych

tego projektu, z której wynika, że zdecydowana większość uwag tzw. strony społecznej nie została uwzględniona. Z tym, że tabela uwag dotyczy tego pierwszego projektu z października 2016 roku.

**Całemu środowisku badań technicznych pojazdów w Polsce zależy na poprawie ich jakości i likwidacji licznych patologii.** Niestety lektura najnowszych projektów prowadzi do wniosku, że Minister Infrastruktury przy wdrażaniu przepisów skupił się praktycznie na kontrolowaniu i karaniu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostów. Bardzo silne kompetencje przyznaje się Transportowemu Dozorowi Technicznemu, który ma być **super urzędem**, decydującym o każdym aspekcie wykonywania tej działalności, jaką jest kontrola techniczna pojazdów w Polsce.

Obecnie nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawują starostwa, w ramach środków własnych, co według ich deklaracji kosztuje rocznie ok. 2-3 mln złotych. Zgadza się, że nie był on do końca efektywny, ale Państwo zamiast pomóc, również finansowo i stworzyć centralny organ nadzorujący i koordynujący pracę starostów, całkowicie im ten nadzór odbiera, dając kompetencję Dyrektorowi TDT, który sam jako jeden organ będzie miał budżet ponad 20-krotnie większy, niż wszystkie 380 starostw razem wziętych, **który sfinansują przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów.**

W projekcie wprowadza się np. administracyjne kary pieniężne, których dotychczas nie było. Nie mamy nic przeciwko, ale nie rozumiemy dlaczego przedsiębiorca ma ponosić odpowiedzialność za prawidłowe wykonywanie badań technicznych, skoro te czynności wykonuje diagnosta. Tego typu zapis spowoduje, że przedsiębiorca będzie musiał pilnować diagnosty przez cały czas jego pracy i weryfikować czy prawidłowo wykonuje on badania techniczne, mimo iż przedsiębiorca wcale nie musi posiadać uprawnień diagnosty. Mamy również wątpliwości dotyczące tego, że kary pieniężne mają stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego, a nie Skarbu Państwa. Czy to normalne w państwie prawa, że kary które są nakładane przez organ, stanowią jego przychód? Wydaje się, że nie jest to transparentne rozwiązanie, gdyż rodzi obawy, że organ będzie zainteresowany tym, aby karać więcej i częściej, wtedy jego przychód będzie większy. To tylko jeden z przykładów niezrozumiałych rozwiązań, a w projektowanych przepisach jest ich znacznie więcej. Trzeba pamiętać o tym, że procedowane obecnie projekty przepisów ukształtują ramy prowadzenia tej działalności na co najmniej najbliższą dekadę, albo i dłużej. Uwagi środowiska w tym zakresie w ogóle nie są brane pod rozwagę.

Minister Infrastruktury wskazuje, że projekt ustawy nie przewiduje postulowanego przez środowisko stacji kontroli pojazdów wzrostu opłat za badania techniczne, mimo wielu argumentów, które za tym przemawiają. Projekty przepisów przedstawione w październiku 2016 roku taką podwyżkę przewidywały. Odbieramy to jako celowe działanie, będące szykaną środowiska za krytykę działań podejmowanych przez Ministra Infrastruktury. Co więcej, projektowane przepisy wprowadzają **obniżkę opłat za badania techniczne**, gdyż to przedsiębiorcy mają być zobowiązani do wpłacania na

rachunek bankowy Dyrektora TDT opłaty jakościowej w wysokości 3,5 zł na zapewnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Projektodawca nie zdecydował się nawet podnieść stawki opłat za badania techniczne o wysokość chociażby tej opłaty jakościowej. Z uzasadnienia projektu wynika, że w innych krajach europejskich, na których projektodawca się wzoruje, ten ciężar spoczywa na kierowcach, a nie na przedsiębiorcach. Szacujemy, że wpływy z tej opłaty jakościowej dadzą roczny budżet na poziomie nawet 60-70 mln zł. Czy tyle naprawdę będzie kosztowało utrzymanie systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów?? Warto zauważyć, że opłaty za badania techniczne i opłaty za niektóre czynności wykonywane przez Dyrektora TDT np. sprawdzenie stacji kontroli pojazdów pod względem wyposażenia i warunków lokalowych zostały określone w tym samym rozporządzeniu. Ciekawostką jest to, że o ile w przypadku Dyrektora TDT projektodawca, jak wynika z uzasadnienia, zauważa wzrost kosztów o ponad 100%, o tyle jeśli chodzi o przedsiębiorców, to tego wzrostu kosztów nie widzi, albo udaje, że go nie ma. Czy Dyrektor TDT i przedsiębiorcy prowadzący skp funkcjonują w innej rzeczywistości? Przecież skoro wzrosły koszty Dyrektorowi TDT, to przedsiębiorcom również. To oczywiste.

To prywatni przedsiębiorcy za swoje własne pieniądze (bez pomocy Państwa) zbudowali i wyposażyli jedne z najnowocześniejszych stacji kontroli pojazdów w Europie, których jest 4798. Przeprowadzając badania techniczne pojazdów wykonują zadania zlecone przez Państwo za określoną urzędowo opłatą, licząc na współpracę i pomoc Państwa w tym zakresie. Od bardzo wielu lat tej pomocy ze strony Państwa nie widać. **Wychodzi na to, że teraz Państwo chce tych przedsiębiorców zniszczyć.**

Panie Premierze, Pan i Pana ugrupowanie dostaliście legitymację społeczną do rządu. Wiele rzeczy udało się naprawić, co widać i co przedsiębiorcy odbierają z zadowoleniem. Zdajemy sobie sprawę, że z uwagi na liczne obowiązki nie jest Pan w stanie osobiście angażować się we wszystkie sprawy Państwa. **Mamy jednak nadzieję, że Pan Premier osobiście obejmie nadzorem procedowanie przepisów kształtujących system badań technicznych pojazdów w Polsce.**

Jest to niezmiernie ważne dla przedsiębiorców i diagnostów, którzy wiedzą, że nowe przepisy ukształtują ich przyszłość na wiele następnych lat. Liczymy na to, że uda się wypracować kompromisowe rozwiązanie, które będzie satysfakcjonowało obie strony, tj. stronę rządową i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Rządzący wielokrotnie deklarowali otwartość na dialog i wspieranie szczególnie polskich przedsiębiorców, z polskim kapitałem. **Tylko strona rządowa musi chcieć i wykazać wolę rozmów ze środowiskiem, które przecież będzie później te przygotowane przepisy stosować. Mamy obawy, a nawet dowody na to, że tej otwartości i woli współpracy brakuje.** Na początku lutego 2018 roku zwróciliśmy się do Ministerstwa Infrastruktury z zaproszeniem na organizowaną przez nas 23-25 maja 2018 konferencję „Stacje Kontroli Pojazdów – 2018” pod hasłem „Bezpieczeństwo ruchu drogowego a SKP”, a także prośbą o wygłoszenie referatu na temat zmian przepisów dotyczących funkcjonowania skp i pracy diagnostów. Jest to jedyna tego typu konferencja o zasięgu ogólnopolskim. Mimo iż są to fundamentalne i najważniejsze sprawy dla środowiska, otrzymaliśmy odpowiedź, że resort nie widzi możliwości merytorycznego wsparcia



organizowanej przez nas konferencji. **Panie Premierze, czy właśnie w ten sposób wygląda dialog ze społeczeństwem, z przedsiębiorcami i diagnostami??**

**Jednocześnie deklarujemy gotowość do bezpośredniego spotkania się z Panem Premierem w celu przedstawienia wszystkich problemów nurtujących nasze środowisko, a jest ich wiele.** Mamy do Pana Premiera pełne zaufanie, że jako osoba która kierowała w życiu wieloma firmami, w tym jednym z większych banków w Polsce, zrozumie Pan problemy przedsiębiorców, z którymi się do Pana zwracamy. Wydaje nam się, że w zaistniałych okolicznościach jest taka potrzeba, aby poznał je Pan osobiście.

Z poważaniem  
PREZES ZARZĄDU  
dr inż. Leszek Turek

Załączniki:

- 1) Odpowiedź Ministra Infrastruktury na pismo PISKP/LT/04/01/2018 z 31 stycznia 2018 roku.
- 2) Odpowiedź Ministra Infrastruktury na pismo PISKP/LT/02/01/2018 z 16 stycznia 2018.
- 3) Odpowiedź Ministra Infrastruktury na zaproszenie do udziału w konferencji „Stacje Kontroli Pojazdów -2018”.

Departament Transportu Drogowego

DTD.4.4400.3.14.2018.MB.1

NK: 32899/18

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów  
KANCELARIA

Wpł. 2018 -03- 12

Numer 133/2018

Ilość załączników

Pan  
**Leszek Turek**  
Prezes  
Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów

*Szanowny Panie Prezeso,*

Odpowiadając na wystąpienie Pana Prezesa z dnia 31 stycznia 2018 r. znak: PISKP/LT/04/01/2018 skierowane do Prezesa Rady Ministrów Pana Mateusza Morawieckiego na wstępie pragnę podziękować za zaangażowanie w poprawę systemu badań technicznych pojazdów w Polsce oraz w proces konsultacji projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Doceniam wiedzę merytoryczną i bogate doświadczenie Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów.

Pragnę podkreślić, że istotą ww. projektu ustawy jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów Dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.

Biorąc pod uwagę przywołany cel ustawy oraz terminy implementacji ww. dyrektywy, zakresem przedmiotowej ustawy nie objęto innych zagadnień wymagających także pilnego uregulowania.

Projekt ustawy jest obecnie przedmiotem prac Stałego Komitetu Rady Ministrów, a działania resortu infrastruktury koncentrują się na dotrzymaniu terminu wejścia w życie tego aktu, czyli na 20 maja 2018 r. Dlatego też nie przewidujemy na tym etapie dodatkowych zmian w samym projekcie ustawy, czy też ocenie skutków regulacji, wynikających z procesu konsultacji publicznych. Obecnie procedowany projekt ustawy nie przewiduje postulowanego przez środowisko reprezentujące przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów wzrostu opłat za badania techniczne pojazdów. Planowane jest jednak dokonanie ewaluacji ex-post projektu, która ma określić stopień realizacji zakładanego celu jakim jest polepszenie jakości badań technicznych pojazdów. Przy okazji ewaluacji ex-post wprowadzonych przepisów (rozwiązań) ministerstwo rozważy także możliwość przeprowadzenia analizy prawidłowości ustalenia obecnych opłat za badania techniczne pojazdów.

Ponadto uprzejmie informuję, że cały przebieg procesu legislacyjnego nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wdrażającym ww. Dyrektywę 2014/45/UE jest podany do publicznej wiadomości w biuletynie informacji publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce rządowy proces legislacyjny pod numerem z wykazu prac legislacyjnych – UC65.

*2 paszportu*

*[Signature]*

DIREKTOR  
Transportu Drogowego  
Jan Oleksiak

Departament Transportu Drogowego

DTD.4.4400.3.13.2018.MB.1

NK: 32 898/18



Pan

**Leszek Turek**

Prezes

Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów

*Szanowny Panie Prezede,*

w odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 16 stycznia 2018 r. sygn. PISKP/LT/02/01/2018 w sprawie wdrożenia do prawa polskiego przepisów Dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Uprzejmie informuję, że cały przebieg procesu legislacyjnego nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wdrażającym ww. Dyrektywę 2014/45/UE jest podany do publicznej wiadomości w biuletynie informacji publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce rządowy proces legislacyjny pod numerem z wykazu prac legislacyjnych – UC65. Obecnie projekt przedmiotowej ustawy został skierowany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów (SKRM). Planuje się, że przyjęty zostanie przez SKRM do końca lutego br. Ponadto informuję, że wszystkie prace w resorcie infrastruktury koncentrują się na dotrzymaniu terminu wejścia w życie przedmiotowej nowelizacji ustawy na dzień 20 maja 2018 r. Jednakże brana jest też pod uwagę, konieczność wprowadzenia trzymiesięcznego okresu (vacatio legis) na dostosowanie się przedsiębiorców do nowych przepisów.

Jednocześnie pragnę poinformować, że doceniam posiadane przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów (PISKP) merytoryczne i praktyczne doświadczenie w obszarze badań technicznych pojazdów oraz dziękuję za dotychczasowy i przyszły udział w konsultacjach społecznych projektów aktów prawnych mających na celu poprawę systemu badań technicznych pojazdów w Polsce.

*z pozdrowieniami,*



Departament Transportu Drogowego

DTD.4.4400.4.3.2018.AS.1

*AK 32760/18*

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów  
KANCELARIA

Wpł. 2018 -03- 14

Numer 136/2018

Ilość załączników

*Pan Nowak*  
Pán

**dr inż. Leszek Turek**

**Prezes**

**Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów**

*Szanowny Panie Preznie,*

W nawiązaniu do Pana pisma z dnia 8 lutego 2018 r., znak PISKP/LT/03/02/2018, dotyczącego XIV Konferencji szkoleniowej „Stacje Kontroli Pojazdów – 2018” *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, a SKP organizowanej przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów, Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury przedstawia następujące stanowisko.

Mając na względzie końcowy etap prac nad *projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65)* i aktami wykonawczymi wprowadzającymi zmiany w systemie badań technicznych a także ograniczoną liczbę pracowników zaangażowanych w ten temat, resort nie widzi możliwości merytorycznego wsparcia organizowanej przez Państwa konferencji.

Jednocześnie, tak jak dotychczas oczekujemy Państwa aktywnego udziału w konsultacjach publicznych aktów wykonawczych do *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

*z powrotem*  
*[Signature]*