

PISKIP/LT/01/04/2018

KANCELARIA
Ministerstwa Infrastruktury

2018 -04- 17

Nr
BEZPOŚREDNIO

Warszawa, dnia 17 kwietnia 2018 roku

KANCELARIA SEJMU
Wydział Podawczy

17. 04. 2018

Komisja Gospodarki i Rozwoju

Podkomisja stała do spraw mikro,

małych i średnich przedsiębiorstw

ul. Wiejska 4/6/8

00-902 Warszawa

DZIENNIK PODAWCZY

KOPIA

Wpl.

17 -04- 2018

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów 2

dot. projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, numer z wykazu: UC65

Stanisław Pankowski

Na wstępie chcę bardzo podziękować za zorganizowanie w dniu 11 kwietnia 2018 roku posiedzenia Podkomisji stałej do spraw mikro, małych i średnich przedsiębiorstw, podczas którego była omawiana przez Wiceministra Infrastruktury, sytuacja przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w obliczu projektowanych zmian legislacyjnych. Jest to sprawa o fundamentalnym znaczeniu dla tego środowiska.

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów jest organizacją branżową, zrzeszającą polskich przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jest ogólnopolskim reprezentantem środowiska przeprowadzającego badania techniczne pojazdów. Na polskim rynku działa ponad 4000 podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, które zatrudniają ponad 12 tys. uprawnionych diagnostów samochodowych przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

Procedowany obecnie projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw ukształtuje ramy prawne funkcjonowania tej działalności co najmniej na najbliższą dekadę, albo i dłużej. Brakuje nam rzetelnej wiedzy, jakie działania są planowane w zakresie przebudowy systemu badań technicznych pojazdów w Polsce. Ówczesny Minister Infrastruktury i Budownictwa 3 października 2016 roku opublikował i przekazał do konsultacji społecznych pierwszy projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wraz z aktami wykonawczymi. Ta wersja projektu została skrytykowana w zasadzie przez wszystkie podmioty biorące udział w konsultacjach, także inne resorty. **Był to jedyny moment** kiedy strona społeczna mogła się wypowiedzieć na temat

proponowanych zmian prawnych. Od tego czasu powstawały różne nowe wersje projektu, zawierające liczne zmiany. Żadne z tych zmian nie były konsultowane ze środowiskiem, które jest najbardziej zainteresowane jaki będzie ich ostateczny kształt, gdyż będzie stosowało te przepisy w praktyce podczas codziennej pracy na stacjach kontroli pojazdów. Jedna ze zmienionych wersji projektu została opublikowana na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w lipcu 2017 roku. Z informacji które do nas docierały wynikało, że powstawały kolejne nowe wersje projektu, które nie były udostępnione publicznie. Okazało się, że była to prawda. Po naszych interwencjach u Premiera Mateusza Morawieckiego oraz Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka, 12 marca na stronach RCL opublikowano nową wersję projektu przekazaną do Komisji Prawniczej Komitetu Stałego Rady Ministrów, a także post factum poprzednie wersje projektu, które były procedowane niejawnie od lipca 2017 roku. Dopiero w marcu 2018 roku, czyli prawie po półtora roku umieszczono także tabelę uwag z konsultacji społecznych zgłaszanych przez stronę społeczną w październiku 2016 roku. Takie działania świadczą tylko o tym, że środowisko badań technicznych pojazdów w Polsce nie jest traktowane przez projektodawcę poważnie.

Polska w zasadzie jako jedyny kraj europejski spełnia wymagania określone w Dyrektywie 2014/45/UE. Brakuje nam tylko koordynacji w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nie musimy się zatem spieszyć z wdrożeniem postanowień Dyrektywy do 20 maja 2018 roku. Wszyscy powinniśmy się skupić na tym, aby nowe prawo było dobre i przemyślane, a nie uchwalane w pośpiechu.

W trakcie posiedzenia Podkomisji w dniu 11 kwietnia 2018 roku, podczas którego Wiceminister Infrastruktury i jego przedstawiciele przedstawiali aktualny stan prac związanych z projektem, okazało się, że znowu zaszły w nim jakieś nowe zmiany, o których środowisko nic nie wie.

Procedowany projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, od czasu skierowania go do konsultacji publicznych w październiku 2016 roku, zmieniał się już tyle razy, że zasadnym jest aby do tych konsultacji publicznych powrócić, tak aby środowisko badań technicznych pojazdów w Polsce, które jest najbardziej zainteresowane i którego te zmiany w sposób istotny dotyczą, mogło się jeszcze raz wypowiedzieć na jego temat. W przeciwnym razie istnieje uzasadnione ryzyko, że powstaną przepisy stworzone teoretycznie przez projektodawcę, w oderwaniu od realiów pracy stacji kontroli pojazdów oraz uprawnionych diagnostów.

Jako przedstawiciel przedsiębiorców pragnę wskazać na następujące problemy w ww. projekcie ustawy według stanu wiedzy opartej na ostatniej publicznie dostępnej jego wersji, **które wzbudzają niepokój całego środowiska.** Ufam, że Panie i Panowie Posłowie pochylią się nad naszymi problemami, a zgłaszane przez nas obawy zostaną wzięte pod uwagę na dalszym etapie procedowania projektu.

1. Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem w art. 84 ust. 1 projektowanej ustawy, badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu: 1) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego; 2) opłaty ewidencyjnej - z wyłączeniem tramwajów; 3) **opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie — dotyczy przypadków przeprowadzania badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania.** W ustępie 8 tegoż artykułu wskazano, że opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego i ustala się w wysokości odpowiadającej wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, pomniejszonej o kwotę opłaty jakościowej. Nawet przy założeniu, że wprowadzenie dodatkowej opłaty pomoże zwiększyć ilość wykonywanych badań technicznych w terminie, w uzasadnieniu tego projektu brak jest jakiegokolwiek analizy skali problemu przeterminowanych badań technicznych. Z posiadanych przez nas informacji z Ministerstwa Cyfryzacji, według stanu z 31 grudnia 2017 r. wykonano 15 886 844 okresowych badań technicznych z wynikiem pozytywnym (dane CEP, na podstawie pobranych opłat ewidencyjnych). Pragniemy zwrócić uwagę, że Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wskazuje około 19 300 000 płatników ubezpieczenia OC. Jeżeli do badań z wynikiem pozytywnym dodamy 1 200 000 pojazdów kategorii M1, które pojawiają się na SKP po raz pierwszy dopiero po 3 latach od dnia pierwszej rejestracji, to suma pojazdów z ważnymi badaniami technicznymi oscyluje na poziomie około 17 100 000. Z tej analizy wynika, że około 2 200 000 pojazdów nie przyjeżdża na badania techniczne i skończyła się ich ważność. Wynik ten jest szokujący!

Zwracamy uwagę, że druga część opłaty za badanie przeterminowane stanowi karę dla kierowcy pojazdu. W związku z czym powinna być ona jedynie przychodem Budżetu Państwa tak jak wskazano w uzasadnieniu projektu. SKP nie mogą zostać beneficjentem tych środków jak to zapisano w art. 84 ust. 9 projektu. Wszelkie opłaty za badania techniczne powinny być regulowane tylko na podstawie rozporządzenia w sprawie opłat za badania techniczne, gdzie powinny być określone kwoty za przeprowadzenie faktycznych czynności i nie jest zasadnym sztuczne powiększanie tych opłat tylko ze względu na to, że odbyły się one po ich terminie. Zakres wykonanych czynności na SKP będzie w tym przypadku taki sam jak zwykłego nieprzeterminowanego badania. W naszej ocenie konieczne jest zatem wprowadzenie do obrotu dodatkowych lub innych rozwiązań prawnych w wyżej opisanym zakresie.

Naszym zdaniem nie jest dopuszczalne, takie rozwiązanie o którym mówił podczas posiedzenia Podkomisji Wiceminister Infrastruktury, że połowa opłaty za badanie techniczne po terminie, która miałaby przypadać stacji kontroli pojazdów, ma stanowić rekompensatę dla przedsiębiorców za wprowadzenie opłaty jakościowej w wysokości 3,5 zł odprowadzanej od każdego badania technicznego. Nasze zdumienie wzbudziły dane przedstawione Szanownej Komisji jakoby w Polsce było zarejestrowanych 32 mln pojazdów. Takie dane pochodzą z Centralnej Ewidencji Pojazdów, ale wszyscy wiedzą, że nie są one rzetelne. CEP 2.0, który

został uruchomiony 13 listopada 2017 roku, przyczyni się do poprawy jakości tych danych, ale dopiero w dłuższej perspektywie czasowej. Co ciekawe i zdumiewające, to to, że Projektodawca w Ocenie Skutków Regulacji na str. 118 projektu wskazuje, że ustawa będzie oddziaływała na 19 mln właścicieli zarejestrowanych pojazdów przytaczając jako rzetelne źródło danych – SAMAR. Dane te są prawidłowe, gdyż SAMAR wprowadza filtry na dane z CEP wskazując rzeczywistą liczbę zarejestrowanych pojazdów w Polsce. **Rodzi się zatem pytanie, dlaczego w OSR projektu przywołane są rzeczywiste dane na temat liczby pojazdów w Polsce, a w trakcie posiedzenia zawyżone o 13 mln?**

Na tej podstawie można wysnuć błędne wnioski co do liczby pojazdów z badaniami technicznymi po terminie.

Druga kwestia dotyczy nierealnego założenia, że liczba badań po terminie będzie się utrzymywała na stałym poziomie. Już teraz, po wielu artykułach medialnych użytkownicy bardziej się pilnują i częściej przyjeżdżają na badania techniczne w terminie. Nie trudno sobie wyobrazić, że jeśli ta dodatkowa opłata zostałaaby wprowadzona, to bardzo szybko liczba badań po terminie spadnie. Kierowcy będą się bardziej pilnować, żeby nie płacić dodatkowo. Podobne nierealne założenia przyjęto, jak wprowadzano w Polsce fotoradary. Planowane przychody z mandatów nigdy nie zostały zrealizowane, ponieważ kierowcy nauczyli się zwalniać przy fotoradarach, patrząc na znaki drogowe, czy też korzystając z różnych aplikacji. Podobnie może być z badaniami przeterminowanymi.

Jako postulat *de lege ferenda* cały czas uznajemy za istotne wprowadzenie zapisu nakładającego na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych. Proponowane w projekcie zapisy art. 66 ust. 2a dotyczące odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu za jego stan techniczny są krokiem w dobrym kierunku. Trzeba ten przepis wzmocnić sankcjami karnymi stosowanymi podczas kontroli drogowej (mandat oraz punkty karne). To rozwiązanie spowoduje, że zapis ten nie będzie miał charakteru martwego. Pozwoli także wyeliminować karanie tych użytkowników pojazdów, którzy nie wykonali badania technicznego w terminie z przyczyn losowych np. choroba, pobyt w szpitalu, dłuższa naprawa pojazdu etc. Tych przyczyn może być więcej.

2. Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem art. 84 ust. 2 przedsiębiorca odprowadza za każde przeprowadzone badanie techniczne opłatę na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych w wysokości 3,50 zł, tzw. opłatę jakościową.

Już na pierwszy rzut oka opłata jakościowa będzie obciążeniem tylko dla przedsiębiorców prowadzących SKP. Proponowane rozwiązanie obniża przychód netto przedsiębiorcy o 3,5 zł, co przy braku zmiany stawki opłat za badania techniczne od 14 lat, spowoduje znaczne obniżenie rentowności tej działalności i w konsekwencji upadek wielu firm. Koszt tej opłaty zostanie przerzucony na przedsiębiorców prowadzących SKP. W art. 3 projektu ustawy nowelizującej zapisano jedynie, że opłata jakościowa stanowi koszt uzyskania przychodu przez przedsiębiorcę, co w żaden sposób nie zrekompensuje spadku

przychodów. Ciężaru ponoszenia tej opłaty nie zrekompensują badania po terminie, o czym pisaliśmy wyżej.

Należy także wskazać, że nie **przedstawiono szczegółowej kalkulacji na podstawie, której przyjęto założoną kwotę, a zgodnie z przyjętymi zasadami dobrej legislacji nakładane w ten sposób na obywateli obciążenia finansowe powinny służyć tylko i wyłącznie pokryciu uzasadnionych kosztów administracyjnych.** Proponowane rozwiązanie zmusi przedsiębiorców do prowadzenia oddzielnych ewidencji i sprawozdań na potrzeby odprowadzania tej opłaty. Już w tej chwili zapowiada się całkowite odejście od składania sprawozdań i deklaracji np. podatkowych ze względu na przesyłanie danych w Jednolitym Pliku Kontrolnym. W dobie informatyzacji obiegu danych dodatkowe generowanie i przesyłanie raportów nie tylko jest anachronizmem ale także może być to pole do nadużyć. Stacje kontroli obecnie działają całkowicie on-line i administrator danych CEP dysponuje na bieżąco danymi o ilości wykonanych badań na stacji.

Warto także zauważyć, że propozycja pobierania opłaty jakościowej i obniżenia w ten sposób przychodu przedsiębiorców jest formą ich dodatkowego opodatkowania.

Projektodawca w uzasadnieniu wskazuje, że w kontekście nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów wzoruje się na rozwiązaniach z innych krajów europejskich, z tym że w krajach tych jak sam zaznacza, koszty jego utrzymania ponoszą kierowcy, a nie przedsiębiorcy. W obecnym stanie prawnym w Polsce kierowcy finansują utrzymanie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, płacąc za wiele czynności opłatę ewidencyjną np. przy rejestracji pojazdu, zawieraniu umowy ubezpieczenia OC, czy też przeprowadzania badania technicznego. Do każdego badania doliczana jest opłata ewidencyjna w wysokości 1 zł, która jest neutralna dla przedsiębiorcy. Nie stanowi jego przychodu. Przedsiębiorca ma ją tylko pobrać i sumę pobranych opłat za danych miesiąc przekazać w odpowiednim terminie na rachunek bankowy Funduszu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Czy z opłatą jakościową nie można było postąpić analogicznie jak z opłatą ewidencyjną? W pierwszej wersji projektu z 2016 roku tak miało być. **Co skłoniło projektodawcę, do zmiany koncepcji, że to nie kierowcy, przedsiębiorcy mają finansować koszty utrzymania nadzoru nad skp?**

Zgodnie z art. 84 ust. 10 zarówno opłaty jakościowe jak i dodatkowe opłaty za przeprowadzenie badania po terminie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów będzie przekazywał na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie każdy podmiot prowadzący SKP został obciążony dodatkowymi obowiązkami o charakterze biurokratycznym w postaci przesyłania do TDT miesięcznych sprawozdań w formie papierowej obejmujących liczbę przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz łączną kwotę przekazanych opłat.

W naszej ocenie, skoro to Państwo zgodnie z Konstytucją RP jest odpowiedzialne za bezpieczeństwo obywateli, a badania techniczne i bezpieczeństwo ruchu drogowego się

w tej definicji mieszczą, to finansowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów powinno być zapewnione z budżetu państwa, a nie z kieszeni przedsiębiorców.

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 (w uzasadnieniu projektu zapisano, że tylko z tytułu opłaty jakościowej do Dyrektora TDT będzie wpływało pomiędzy 54 a 60 mln zł rocznie), niż wszystkie 380 starostw razem wziętych, **który mają sfinansować przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów.**

3. W ostatnich pismach kierowanych do partnerów społecznych w trakcie procesu legislacyjnego autorzy projektu wskazywali, że obecnie nie będą podejmowali działań w celu zmiany opłat za badania techniczne. Ewentualnych nowych rozwiązań prawnych w tym zakresie należy spodziewać się dopiero po analizie funkcjonowania proponowanych w ustawie rozwiązań prawnych. Nie podano żadnych konkretnych terminów. **Za to nie ulega wątpliwości, że już w dniu wejścia w życie ustawy będą obowiązywać korzystne tylko dla Dyrektora TDT podwyżki opłat zarówno od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów jak i obywateli.**

Zgodnie z art. 66a projektu ustawy 2 do 2c projektu ustawy **Dyrektor TDT uzyska kompetencję do nadawania w drodze decyzji administracyjnej numeru nadwozia, podwozia lub ramy.** Obecnie wysokość opłat w tym zakresie wynosi za nadanie numeru VIN wraz z wydaniem tabliczki zastępczej - 20zł ; wydanie zastępczej tabliczki – 10 zł. Zgodnie z proponowaną nowelizacją opłata może wzrosnąć nawet do 100 zł za każdą z tych decyzji. **Zatem każdy obywatel poniesie opłaty o ponad 300% większe,** a kwota będzie pobierana ze szkodą dla samorządu terytorialnego, które dotychczas uzyskiwał te opłaty.

Powyższe uwagi należy odnieść odpowiednio do tego, że zgodnie z art. 86b ust. 7 do 9 projektu ustawy, dotychczasowa opłata za przeprowadzenie odbioru przez TDT stacji kontroli pojazdów wynosząca 700 zł powiększy się o ponad 100% do kwoty nawet 1500 zł. Dyrektor TDT będzie też pobierał zwiększone albo całkiem nowe, nie znane dotychczas prawu opłaty: rejestracyjną za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów (art. 86c ust.4 – do 300 zł), za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty do 300 zł (art. 86p ust.4 – dotychczas 48 zł, zatem wzrost o 625 %, prowadzenie obowiązkowych seminariów dla wykładowców ośrodków szkolenia diagnostów do 400 zł (art. 86u ust. 4), za wpis na listę ośrodków szkolenia diagnostów do 600 zł (art.

86v ust.11), egzaminy dla kandydatów na diagnostów (art. 86x ust.3 – do 500 zł zamiast dotychczasowych 270 zł zatem wzrost „tylko” o blisko 200%).

W trakcie posiedzenia Podkomisji przedstawiciele Ministra Infrastruktury wskazywali, że sytuacja stacji kontroli pojazdów jest bardzo dobra, że nowych stacji ciągle przybywa. Wnioski swe wysuwają z liczby wydanych przez Dyrektora TDT decyzji administracyjnych poświadczających zgodność wyposażenia i warunków lokalowych. Należy jednak wziąć pod uwagę, że decyzja ta jest ważna 5 lat, lub do czasu zmiany stanu faktycznego. To Starosta wpisuje stację do rejestru przedsiębiorców prowadzących działalność regulowaną. Dyrektor TDT może nawet nie wiedzieć, że podmiot, który ma ważną decyzję, nie prowadzi już tej działalności. W naszej ocenie najbardziej wiarygodne są dane pochodzące z Ministerstwa Cyfryzacji, które wydaje certyfikaty SSL na karty kryptograficzne i certyfikaty VPN dla stacji kontroli pojazdów. Są one potrzebne do przesyłania przez stację danych do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Na tej podstawie można stwierdzić ile jest aktywnych skp. Według danych z Ministerstwa Cyfryzacji w 2016 roku było w Polsce 4887 stacji. W styczniu 2017 roku tych stacji było 4797, a na koniec grudnia 2017 roku 4798. Oznacza to, że pomiędzy 2016 a 2017 rokiem liczba stacji spadła o 89, a w całym 2017 roku wzrosła tylko o jedną stację. Trend wzrostowy został wyhamowany.

Zgodnie z art. 84a ust. 1 pkt 3 lit. b) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 ze zm.) minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych. Powinien przy tym uwzględnić (art. 84a ust. 2 ustawy) warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu, konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji diagnostów wykonujących badanie oraz **koszty wykonywania badań**.

W naszej ocenie delegacja ustawowa nie jest prawidłowo wykonywana przez ministra właściwego ds. transportu w zakresie ustalania opłat za badania techniczne pojazdów.

W 2004 roku zostało wydane 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. z 2004 r., nr 223, poz. 2261 ze zm.). Od tego czasu, aż do dnia dzisiejszego wysokość opłat za badania techniczne nie uległa zmianie. Stawki za badania techniczne zostały określone w kwotach brutto. Obowiązujący obecnie sposób ich wyliczania bazuje na nieobowiązującym od 22 września 2009 roku rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2003 r., nr 227, poz. 2250 z późn. zm.). Od tego czasu rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów zmieniało się już dwukrotnie. Jak wynika z raportów Transportowego Dozoru Technicznego w związku z narastającą niespójnością, a wręcz sprzecznością tego ostatniego aktu prawnego z nadal obowiązującym cennikiem badań ustanowionym w 2004 roku, diagności popełniają bardzo dużo błędów podczas jego stosowania. Prowadzi to do obniżenia wpływów podatkowych Skarbu Państwa.

Dodatkowo w ustawie z dnia 26 listopada 2010 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (Dz. U. 2010 nr 238 poz. 1578) w art. 146a **dokonano zmiany podstawowej stawki podatku od towarów i usług z 22 na 23%** w stosunku do wszystkich działalności gospodarczych, w tym także związanych z wykonywaniem badań technicznych pojazdów. **W związku z tym, że opłata urzędowa za badanie techniczne jest podana jako opłata brutto spowodowało to przeniesienie wszystkich kosztów zmiany podstawowej stawki tego podatku jedynie na podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów.** W Dyrektywie 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej określona została zasada neutralności podatku od towarów i usług. Obecnie wszelkie obciążenia ekonomiczne związane z zwiększeniem stawki podatku VAT o 1 % ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów, wbrew wskazanej powyżej zasadzie. Zleciliśmy sporządzenie opinii przez Instytut Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy Sp. z o.o. dotyczącej wadliwości rozporządzenia z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów w zakresie określenia opłat za badania techniczne pojazdów w kwotach brutto (w związku ze zmianami wysokości podstawowej stawki podatku od towarów i usług z 22% na 23% od dnia 1 stycznia 2011 roku, która obciążyła przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów poprzez pomniejszenie ich przychodu). Z opinii tej jednoznacznie wynika, że określenie opłaty za badania techniczne w kwocie brutto jest wadliwe prawnie od 1 stycznia 2011 roku w związku z brakiem podwyższenia wysokości opłat po zmianie stawki podatku od towarów i usług z 22% na 23%. Taki stan rzeczy narusza również określone w art. 1 ust. 2 Dyrektywy 112 zasady neutralności i przerzucalności podatku od wartości dodanej poprzez uniemożliwienie przenoszenia ekonomicznego ciężaru na ostatecznych odbiorców usług. Treść opinii jest dostępna w biurze Izby.

Od 14 lat w rozporządzeniu dotyczącym opłat za badania techniczne pojazdów nie potrafiąco nie tylko zmienić stawek opłat, ale także wprowadzić ich waloryzacji. Temat cały czas pozostaje nierozwiązany i jak wynika z deklaracji przedstawicieli Ministra Infrastruktury nie zostanie rozwiązany. W tym czasie nastąpił prawie 70% wzrost kosztów prowadzenia tej działalności. Na koszty funkcjonowania stacji kontroli pojazdów ma wpływ szereg czynników. Są to czynniki osobowe, czyli wynagrodzenie pracowników, koszty podatków, energii, zużycia urządzeń i wiele innych. Koszty pracownicze stanowią ok. 45%, koszty energii ok. 17%, koszty utrzymania budynku (w tym m.in. podatki i ogrzewanie) ok. 30 %, a pozostałe koszty ok. 8 %. Od 2004 roku koszty prowadzenia stacji kontroli pojazdów istotnie wzrosły. Minimalne wynagrodzenie za pracę w 2004 roku wynosiło 824 zł brutto, a w 2018 roku wynosi 2100 zł brutto. Oznacza to wzrost o 155 % (obecnie uprawniony diagnosta zarabia średnio ok. 3800 zł netto, co przedsiębiorcę kosztuje ok. 6500 zł). Średnia cena energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w 2004 roku wynosiła 118 zł/MWh, przy 169,70 zł/MWh w 2016 roku. Nastąpił wzrost o 44 %. W październiku 2004 roku 1000 litrów oleju opałowego kosztowało ok. 1724 zł netto, w styczniu 2018 roku 2437 zł netto. Oznacza to wzrost o ok. 41 %. Maksymalna stawka podatku od nieruchomości w 2004 roku od budynków i ich części zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej za metr kwadratowy wynosiła 17,42 zł, przy 23,10 zł

obowiązujących w 2018 roku. Oznacza to wzrost stawki tego podatku o 32,61 %. Od samego 2011 roku obciążenia wobec ZUS wzrosły o 38,3%. Na podanych przykładach widać wyraźnie jak rosną koszty. Wzrost kosztów prowadzenia działalności w zakresie stacji kontroli pojazdów nie został przedsiębiorcom przez Państwo w żaden sposób zrekompensowany. Mamy obawy, że dalsze utrzymywanie takiego stanu rzeczy przyczyni się do braku środków na konserwację i modernizację urządzeń na stacjach kontroli pojazdów. Przyczyni się to do degradacji obecnie używanych urządzeń na, co w dalszej konsekwencji odbije się negatywnie na stanie technicznym pojazdów poruszających się po drogach, których stacje kontroli pojazdów nie będą w stanie poprawnie zweryfikować. Dotychczasowa polityka doprowadziła do tego, że przedsiębiorcy nie posiadają środków na modernizację urządzeń.

4. Postulujemy wykreślenie art. 86p ust.13 projektu ustawy, zgodnie z którym decyzji o cofnięciu uprawnień diagnosty i jego zawieszeniu nadaje się **rygor natychmiastowej wykonalności**. W uzasadnieniu projektu ustawy pominięto ten istotny zapis wskazując ogólnie, że Dyrektor TDT będzie sprawował nadzór nad diagnostami oraz wydawał w tym zakresie decyzje administracyjne. Nie rozważono zatem w żaden sposób ani zasadności ani skutków wprowadzenia ustawowej instytucji natychmiastowej wykonalności dla decyzji o charakterze sankcyjnym lub eliminującym z zawodu. Zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego (art. 108) rygor taki może być nadany tylko w przypadkach wyjątkowych, gdy jest to potrzebne ze względu na bezpośrednie zagrożenie zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W naszej ocenie w przypadku nadzoru powierzonego TDT, uchybienia w pracy diagnosty będą wykrywane po wielu miesiącach od ich popełnienia przez diagnostę, w trakcie okresowych kontroli stacji, tak jak ma to miejsce także w chwili obecnej. Uchybienia te będą też miały różny zakres i skutki, a większość z nich (najczęstsze są przypadki błędnego wypełnienia dokumentów, a nie nierzetelnego wykonania badania technicznego) nie będzie miała bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zatem rygor natychmiastowej wykonalności nie będzie eliminował diagnostów z wykonywania zawodu bezpośrednio po dopuszczeniu się przez nich naruszenia przepisów i nie wpłynie tym samym na poprawę bezpieczeństwa. Projektodawca nie tylko nie różnicuje skutków takich uchybień np. od zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale nakazuje w każdym przypadku natychmiastowo odbierać faktycznie prawo do wykonywania zawodu, pozostawiając wszakże możliwość odwołania, ale w sytuacji, gdy praca diagnosty nie będzie mogła już być dalej wykonywana, albowiem będzie można pozbawić do niej prawa natychmiastowo, nawet z najbardziej błahych powodów. Szacuje się, że obecnie na terenie całego kraju badania techniczne wykonuje ponad 12 tys. diagnostów. Pragniemy zwrócić uwagę, że jedynym organem odwoławczym od decyzji Dyrektora TDT będzie Minister Infrastruktury. Przy planowanej skali kontroli na poziomie minimum 0,5 % ilości czynności na stacjach kontroli pojazdów w przeciągu roku (co przekłada się na liczbę około 82 500 kontroli w pierwszym roku funkcjonowania systemu), przewidujemy, że w przypadku około 10% kontroli będzie zachodziła konieczność wydania decyzji administracyjnej, od której będzie służyło odwołanie. W związku z powyższym należy zadać pytanie, czy Minister będzie w stanie rozpoznać taką

liczbę odwołań i przeprowadzić stosowne postępowania. W Ocenie Skutków Regulacji przedmiotowego projektu brakuje jakiegokolwiek analizy w tym aspekcie. W chwili obecnej wszystkie decyzje w tym zakresie podejmuje 380 Starostów, a instancją odwoławczą jest 49 Samorządowych Kolegiów Odwoławczych rozmieszczonych na terenie całego kraju. Projektowane rozwiązanie spowoduje taki skutek, że nie tylko sparaliżowana zostanie praca Ministerstwa Infrastruktury jako Organu Odwoławczego, ale także nie będzie można zapewnić, z przyczyn czysto organizacyjnych, że osoby, które pozbawiono z rygiem natychmiastowej wykonalności uprawnienia, otrzymają w ciągu 30 dni tj. w rozsądnym terminie, nie prowadzącym do zarzutu przewlekłości postępowania i odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa, rozstrzygnięcia w swoich sprawach.

5. Nasz niepokój wzbudza art. 140ma pkt 1 lit. b, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, który dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu przez diagnostę niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania podlega karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

Taka konstrukcja normy zakłada bezpośrednią odpowiedzialność pracodawcy za niezgodną z prawem pracę jego pracowników w każdym przypadku tj. niezależnie od staranności w nadzorze. Nawet w przypadku, gdy diagnosta w sposób umyślny samodzielnie tj. bez winy i wiedzy przedsiębiorcy w tym zakresie, dokona przestępstwa związanego z badaniem technicznym, odpowiedzialność finansową poniesie także jego pracodawca. W naszej ocenie takie uregulowanie jest całkowicie niezgodne z zasadą konstytucyjnej proporcjonalności odpowiedzialności za czyn i jako takie jest całkowicie nie do przyjęcia także ze względu na wymóg karania z poszanowaniem prawa do obrony oraz naruszenie w takim przypadku elementarnych zasad sprawiedliwości poprzez wprowadzenie zasady każdorazowej, obligatoryjnej, odpowiedzialności za cudze czyny. Niemożliwym jest, szczególnie w przypadku dużych podmiotów, chociażby funkcjonujących w postaci spółek prawa handlowego, sprawowanie nieustannego nadzoru nad pracą diagnostów. Odpowiedzialność w tym zakresie powinna dotyczyć jedynie bezpośrednich sprawców co ustawodawca czyni w art. 140mb zakładającym odpowiedzialność finansową diagnostów za niezgodne z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami wykonanie badania technicznego przez diagnostę w wymiarze do 2000 zł. W tym kontekście warto zauważyć, że za to samo działanie i czyn będą mogły być ukarane dwa odrębne podmioty, a odpowiedzialność i ryzyko przedsiębiorcy ma zależeć od poczynąń jego pracownika, który jest fachowcem w danej dziedzinie i może samodzielnie za swoje czyny ponosić odpowiedzialność. Większość przedsiębiorców nie jest jednocześnie diagnostami, zatem zatrudniając osobę uprawnioną do wykonywania badań technicznych, z odpowiednimi kwalifikacjami, które zostały prawnie uznane przez władze państwowe, mają prawo być przeświadczeni, o tym, że powierzyli pracę osobom wysoce wykwalifikowanym, których jednocześnie nie są w stanie merytorycznie i ustawicznie kontrolować.

6. Taką samą karę w wymiarze do 10 000 zł założono w przepisie art. 140ma pkt 2 dla przedsiębiorcy, który wbrew obowiązkowi nie przekazuje w wyznaczonym terminie opłaty

jakościowej. Mało tego, że opłaty te zgodnie z art. 84 ust. 13 mogą być przymusowo wraz z odsetkami ściągane z zastosowaniem przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2017 r. poz. 1201, 1475 i 1954 oraz z 2018 r. poz. 138) - w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym to TDT w tym przypadku chce być także beneficjentem dodatkowych kar, które mogą być nakładane nawet w przypadku zwykłego, nawet jednodniowego opóźnienia w odprowadzaniu opłaty. Rozwiązanie to jest bardziej restrykcyjne niż praktykowane przy odprowadzaniu podatku VAT, gdzie zgodnie z art. 112 b ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy o podatku od towarów i usług organ podatkowy może nałożyć sankcję w wysokości tylko 30% zaniżenia zobowiązania podatkowego oraz przewiduje się możliwość ustawowego braku sankcji dla podatników, którzy sami zauważyli błąd i dokonali korekty jak i zapłaty podatku przed wszczęciem kontroli, postępowania kontrolnego lub gdy podczas kontroli zostało potwierdzone, iż błąd wynikał z oczywistej pomyłki lub błędu rachunkowego. Według uregulowań zawartych w przedmiotowym projekcie TDT będzie wymierzał karę bez jakiegokolwiek możliwości odstąpienia od niej, nawet przy dobrowolnej korekcie i zapłacie zaległości przez przedsiębiorcę. Teoretycznie przy przeprowadzeniu nawet 500 badań w miesiącu i pobraniu zatem 1750 zł opłaty jakościowej może być wymierzona kara 10 000 zł to jest wielokrotnie przewyższająca sumę opłat jakościowych. Proponowane przepisy są zatem bardziej restrykcyjne nawet niż ustawa o VAT. **Według nas zasadne jest całkowite wykreślenie art. 140ma pkt 2 z projektu.**

7. Przy założeniu, że zgodnie z proponowanym art. 140n ust.2a i 3 ww. kary pieniężne będą stanowiły przychód Transportowego Dozoru Technicznego będzie to dodatkowo rodziło niepotrzebną wątpliwość co do obiektywności i bezstronności działania tego Organu. Dyrektor TDT zarówno będzie wydawał decyzje jak również będzie **beneficjentem** sum uzyskanych z administracyjnych kar pieniężnych. Proponowane zatem w tym miejscu przez ustawodawcę rozwiązanie także należy uznać za groźny ewenement w systemie prawa. W ustawie o transporcie drogowym w art. 94 ust.1 wskazano, że kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa, a nie Inspekcji Transportu Drogowego. Podobnie stanowi się w art. 24 ust. 3 ustawy systemie tachografów cyfrowych. Podobnie grzywny nakładane na podstawie kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, a konkretnie art. 100 tego kodeksu stanowią przychód Skarbu Państwa. W przypadku nakładania mandatów przez jednostki samorządu terytorialnego stanowiły one dotychczas dochód tej jednostki. Jak wszyscy wiemy doprowadziło to do licznych patologii związanych z używaniem fotoradarów, co w konsekwencji, po jednoznacznym raporcie Najwyższej Izby Kontroli, doprowadziło do zabrania tej kompetencji samorządom, albowiem nie przyczyniało się to do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. **Zasadnym jest wykreślenie z projektu art. 140n ust.3 pkt 2,** który pozbawia nie tylko Skarbu Państwa dochodów, ale pozwala na ich otrzymywanie, w sposób budzący obawy co do obiektywizmu, Transportowemu Dozorowi Technicznemu.

8. Podobne rozwiązania, ale skutkujące wydawaniem przez Dyrektora TDT zakazu wykonywania działalności gospodarczej w zakresie SKP zastosowano w art. 86h oraz 86i projektu ustawy.

Zgodnie z tymi przepisami **Dyrektor TDT nabędzie kompetencję do skreślenia podmiotu z rejestru prowadzących stacje kontroli pojazdów w przypadku, gdy dojdzie do rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów**. W tym przepisie zasadniczy sprzeciw budzi zdefiniowanie pojęcia rażącego naruszenia tych warunków jako niedopełnienie przez przedsiębiorcę obowiązków, o których mowa w art. 86i, w tym „zapewnienia przeprowadzania badań technicznych pojazdów zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami ich wykonywania”. Ta ostatnia fraza powinna zostać wykreślona z tego przepisu, albowiem jak wskazano już wyczerpująco powyżej za naruszanie przepisów prawa powinna odpowiadać osoba je bezpośrednio naruszająca, a nie jej pracodawca. Pozostawienie przepisu bez modyfikacji spowoduje, że naruszenie przepisów przez jednego diagnostę będzie mogło prowadzić do zamknięcia całej firmy i utraty miejsca pracy przez pozostałych, w pełni rzetelnie wykonujących badania diagnostów na zasadzie odpowiedzialności zbiorowej.

9. Należy wskazać, że projektodawca w art. 86l wprowadził korzystnie wpływające na jakość badań technicznych rozwiązanie w postaci **zakazu pobierania opłat za przeprowadzenie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach oraz zakazu przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem**. Norma ta jednak nie posiada żadnej sankcji za jej naruszenie. W związku z czym należy uznać, że pozostanie przepisem martwym i niemożliwym do wyegzekwowania. Koniecznym jest ustawowe wskazanie skutków naruszenia art. 86l poprzez **dodanie do normy art. 140 ma punktu 3 w brzmieniu „wbrew obowiązkowi dopuszcza do naruszenia zakazu określonego w art. 86i” co pozwoli na nałożenie kary pieniężnej do 10 000 zł za naruszenie tych przepisów**.

Naszym zdaniem do wyżej wspomnianego art. 86l należy dodać zapis ograniczający reklamę **stacji kontroli pojazdów**, co w naszej ocenie przyczyni się do ograniczenia walki konkurencyjnej na rynku stacji kontroli pojazdów, która to w naszej ocenie jest jedną z przyczyn patologii związanych z wykonywaniem badań technicznych. **Punkt 3 art. 86l mówiący o zakazach w prowadzeniu działalności powinien otrzymać brzmienie:**

Przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów zabrania się:

„3) reklamowania stacji kontroli pojazdów oraz ich działalności z wyłączeniem informowania o oznaczeniu firmy przedsiębiorcy lub nazwy podmiotu i adresie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, godzinach pracy stacji kontroli pojazdów i zakresie wykonywanych badań technicznych, a także oznaczenia dojazdu do stacji kontroli pojazdów”.

10. Zgodnie z proponowanym art. 86r ust. 3 **diagnosta podlega wyłączeniu od wykonania badania technicznego w przypadku, gdy w związku z badaniem pozostaje**

z właścicielem lub posiadaczem pojazdu w takim stosunku prawnym, że wynik badania może mieć wpływ na jego prawa lub obowiązki, jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym do drugiego stopnia właściciela lub posiadacza pojazdu, jest osobą związaną z przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów lub zatrudnionym przez niego diagnostą z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli, był świadkiem lub biegłym jest osobą, przeciw, której wszczęto postępowanie dyscyplinarne lub karne.

Co do zasady należy wskazać, że uregulowanie to wpłynie w bardzo niekorzystny sposób na podmioty prowadzące działalność związaną z transportem publicznym przez co zwiększą się radykalnie koszty funkcjonowania zakładów transportu miejskiego, przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, które przez wiele lat inwestowały we własną infrastrukturę, aby właśnie w celu obniżenia obciążeń finansowych samemu wykonywać nie tylko naprawy ale również badania techniczne własnych pojazdów. Szczególnie ma to znaczenie w przypadku badań flot autobusów, czy pojazdów do przewozu materiałów niebezpiecznych. Pojazdy te będą zmuszone przejeżdżać nawet kilkadziesiąt kilometrów tylko w celu dokonania badania technicznego, bez żadnej gwarancji, że będzie miało to jakikolwiek pozytywny wpływ na poprawę rzetelności i jakości przeprowadzanych badań. Warto także wskazać, że budzi wątpliwości legislacyjne samo definiowanie **pojęcia pozostawiania w stosunku prawnym**, co może być odczytywane bardzo szeroko. **W naszej ocenie ta norma powinna być wykreślona z projektu ustawy.**

Uwagi powyższe są także zasadne albowiem w projekcie w **art. 86r ust. 2 wprowadzono już rozwiązanie prawne spełniające te samą funkcję tj. w przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego pojazdu i zawiadamia o zaistniałych okolicznościach Dyrektora TDT.**

11. Zgodnie z projektowanym art. 86 ust. 1 i 2 ustawy w przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów ustawy, właściciel lub posiadacz pojazdu może, w terminie 2 dni od dnia przeprowadzenia badania technicznego pojazdu przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Podobnie w przypadku, gdy w ocenie organu rejestrującego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy, organ rejestrujący kieruje pojazd do ponownego badania technicznego Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Postulujemy o wykreślenie z projektu obu ww. norm.

Takie badanie nie ma oparcia w przepisach Dyrektywy 2014/45/UE albowiem zgodnie z jej art. 14 ust. 6 wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy zawierają **oczywisty**

błąd. W Dyrektywie nie ma mowy o uzasadnionym przypuszczeniu użytkownika pojazdu w tym zakresie tj. pozwala się weryfikować prawidłowość badania na podstawie kryteriów obiektywnych, a nie w oparciu o subiektywną ocenę właściciela pojazdu. Ponadto należy wskazać, że przepis w projektowanej postaci może być przedmiotem nadużyć w wypadku, gdy pojazd trafi na badanie techniczne niesprawny, a następnie już naprawiony zostanie zweryfikowany na stacji TDT tj. stosowanie normy może służyć do eliminacji uczciwych diagnostów. Tym bardziej jest to niebezpieczne, że założono, jak wskazano już powyżej, że każda decyzja zakazująca wykonywanie badań technicznych przez diagnostę, będzie natychmiast wykonalna. Zatem przepis będzie wykorzystywany do bezpośredniej nieuczciwej walki konkurencyjnej na rynku stacji kontroli pojazdów.

12. Zgodnie z art. 86a ust. 4 Dyrektor TDT otrzymał wyłączną kompetencję do wykonywania badań dodatkowych pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków, zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny; badań pojazdów, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym oraz **skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego** w przypadku uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska oraz który uczestniczył w wypadku drogowym lub innym zdarzeniu, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół, zawieszenia oraz układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego.

Takie powierzenie kompetencji Dyrektorowi TDT, z całkowitym pominięciem istniejącej sieci stacji kontroli pojazdów w Polsce jest całkowitym nieporozumieniem. Przy projektowanym założeniu, że Dyrektor TDT będzie posługiwał się zgodnie z ust. 7 i 8 art. 86a stacjami, które zawarły z nim umowę cywilnoprawną oraz tylko i wyłącznie przez upoważnionych pracowników TDT należy realnie ocenić, że dostęp do tych dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez organy kontroli ruchu drogowego będzie albo bardzo utrudniony lub wręcz niemożliwy. Obecna sieć stacji, których jest ok. 4800 pokrywa teren całego kraju, co gwarantuje stały dostęp użytkowników pojazdów do badań technicznych. Według projektu każde skierowanie przez policjanta na dodatkowe badanie, nawet po kolizji będzie dodatkową karą dla jej sprawcy i niesłuszną karą dla ofiary takiego zdarzenia, która będzie musiała dodatkowo przemierzyć wiele kilometrów, na swój koszt, w celu wykonania badania na stacji wydzierżawionej przez TDT. W uzasadnieniu projektu nie zbadano skali problemu. Według danych pochodzących z Komendy Głównej Policji w całym 2016 roku zabrano ok. 360 tys dowodów rejestracyjnych. Oznacza to, że w tylu przypadkach właściciele pojazdów musieli pojawić się na stacji kontroli pojazdów, żeby zrobić badanie techniczne w celu odzyskania zatrzymanego dokumentu. Trudno założyć przy tym, że TDT będzie w stanie zapewnić taki sam poziom dostępu do badań, jakie zapewniają obecnie stacje kontroli pojazdów.

W naszej ocenie Dyrektor TDT nie powinien mieć wyłącznej kompetencji do przeprowadzania badań technicznych pojazdów skierowanych przez organy kontroli ruchu drogowego. Należy usunąć pkt 5 w art. 86a ust. 4, tak aby to badanie mogła wykonać każda stacja kontroli pojazdów w Polsce, podstawowa lub okręgowa.

W trakcie posiedzenia Podkomisji ze strony przedstawicieli Ministra Infrastruktury i Transportowego Dozoru Technicznego padły deklarację, że Dyrektor TDT nie będzie budował własnych stacji kontroli pojazdów. Projektowane przepisy nie są jasne w tym zakresie, co wzbudza nasz niepokój. Zgodnie z art. 86b ust. 6 *przepisów ust. 1-4 oraz 5 pkt 1-3 nie stosuje się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie prowadzenia przez niego stacji kontroli pojazdów.* **Takie brzmienie przepisów sugeruje, że Dyrektor TDT może prowadzić stację kontroli pojazdów, czego w przyszłości nie można wykluczyć.**

13. Na podstawie projektowanego art. 86o ust. 5 **tylko praktyka nabyta w trakcie studiów wyższych lub po uzyskaniu wykształcenia średniego będzie zaliczana jako umożliwiająca nabycie uprawnień diagnosty samochodowego.** W przypadku kandydata na diagnostę posiadającego wykształcenie średnie, często kształcącego się w technikum samochodowym, pomimo, że przez wiele lat odbywał on w systemie szkolnym praktyki, a także pracował jako mechanik w warsztacie, czas ten będzie dla niego całkowicie stracony. Będzie on musiał po ukończeniu szkoły pracować jeszcze kilka lat, aby w ogóle myśleć o nabyciu uprawnień diagnosty samochodowego. Nie da się racjonalnie wytłumaczyć dlaczego projektodawca nie tylko deprecjonuje w ten sposób obecny system szkolnictwa średniego technicznego i jednocześnie stawia sztuczne bariery ludziom młodym, którzy chcą podjąć pracę w zawodzie diagnosty samochodowego. Uzasadnienie projektu nie odpowiada na te pytania. **Postulujemy wykreślenie at. 86o ust. 5 z projektu, jako niepotrzebnego i stanowiącego sztuczną barierę w rozwoju zawodowym młodych ludzi, tym bardziej, że jest on sprzeczny z normą art. 86o ust.1 pkt 2 lit. b projektu,** gdzie zakłada się, że do ubiegania się o uprawnienia diagnosty upoważnia odbycie kształcenia w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych pojazdów zgodnie z programem szkolenia kandydatów na diagnostów.

W tym kontekście wnosimy **także o wykreślenie niepotrzebnej bariery z uregulowania zawartego w ust. 3 przedmiotowego art. 86o projektu, w którym wskazano, że do okresu wymaganej praktyki, pozwala się na wliczanie maksymalnie zaledwie 3 miesięcy na stacji kontroli pojazdów.** Brak racjonalności takiego rozwiązania, albowiem praktyka przed rozpoczęciem wykonywania zawodu na stacji jest najlepszym miejscem do odpowiedniego przygotowania do tego zawodu.

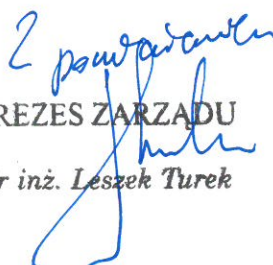
14. Na podstawie projektowanego art. 86b ust.1 0 ustaw w przypadku łączenia, podziału lub przekształcenia przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1577), przedsiębiorca, powstały w wyniku połączenia, podziału lub przekształcenia, który chce prowadzić stację kontroli pojazdów jest obowiązany poddać się procedurze sprawdzenia, o której mowa w ust. 7 tj. ponownego odbioru warunków lokalowych i wyposażenia stacji przeprowadzonego przez TDT.

Naszym zdaniem zapis ten powinien zostać wykreślony. Nie ma on żadnego racjonalnego wytłumaczenia prawnego, a doprowadzi do ponoszenia ogromnych niepotrzebnych kosztów przez przedsiębiorców, którzy będą zmuszeni w przypadku tylko i wyłącznie dokonywania zmian prawnych, bez naruszania substancji lokalu i wyposażenia stacji zawieszać działalność tj. tracić pieniądze i klientów, w celu dochowania sztucznie wymyślonych procedur, które w przypadku braku zmiany stanu faktycznego, nie prawnego stacji, nie będą w ogóle potrzebne z punktu widzenia wymogów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W jakim celu TDT ma ponownie potwierdzać, że nowo powstała spółka posiada te samo wyposażenie, w tym samym lokalu, co zostało już wcześniej potwierdzone jego poświadczeniem? Uważamy, że projektowane zapisy będą stanowiły dodatkową barierę dla przedsiębiorców i narażały ich na niepotrzebne koszty. Obecnie przepisy KSH dopuszczają sukcesję uniwersalną przedsiębiorców prowadzących skp łącznie z przejęciem decyzji poświadczającej zgodność wyposażenia i warunków lokalowych. Przedsiębiorcy wielokrotnie korzystali z tej możliwości i nie słyszeliśmy o tym, aby powodowała ona problemy praktyczne. Tym bardziej, że przepisy Kodeksu spółek handlowych oraz przepisy prawa dotyczącego np. koncesji na obrót paliwami, licencji na transport, w tym międzynarodowy, czyli działalności objętych bardziej restrykcyjnymi przepisami, niż stacje kontroli pojazdów, pozwalają na sukcesję uniwersalną (art. 494, 553 KSH), albowiem zakłada się, że nowo powstały podmiot jest następcą prawnym praw i obowiązków poprzednika. Taka filozofia projektodawcy zaburza pewność obrotu gospodarczego i od uznania administracyjnego oraz rychłości działania urzędników uzależnia możliwość dalszego podjęcia działalności gospodarczej oraz prowadzi tylko i wyłącznie do nieuchronnych strat finansowych. Kłóci się to absolutnie z obecną filozofią Rządu ograniczania barier biurokratycznych w biznesie i ułatwiania prowadzenia działalności gospodarczej. Nawet w przypadku śmierci przedsiębiorcy zakłada się możliwość jej kontynuowania bez jej zatrzymywania w celu ochrony majątku firmy oraz zapewnienia ciągłości pracy jej pracownikom (projekt ustawy o zarządzie sukcesyjnym przedsiębiorstwem osoby fizycznej - druk sejmowy nr 2293). Obecny projekt zakłada rozwiązanie dokładnie odwrotne.

15. Do projektu ustawy załączono projekty rozporządzeń, których rozwiązania nie były uzgadniane ze stroną społeczną. Wiele proponowanych w nich przepisów jest niemożliwe do realizacji co może spowodować wyeliminowanie bardzo wielu stacji diagnostycznych co pośrednio przyczyni się do drastycznego ograniczenia dostępu do badań technicznych.

Pragniemy nadmienić, że 13 kwietnia 2018 roku, już po posiedzeniu Podkomisji na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji ukazała się najnowsza wersja projektu datowana na 6 kwietnia 2018 roku, w której wprowadzono drobne poprawki. Uwzględniono w treści, że ustawę o swobodzie działalności gospodarczej, zastępuje nowa ustawa – Prawo przedsiębiorców. Dodatkowe badanie techniczne pojazdów skierowanych przez organy kontroli ruchu drogowego będzie mogło być przeprowadzone na stacjach TDT oraz na stacjach przedsiębiorców. Na przedsiębiorców nie będą nakładane administracyjne kary pieniężne za nieprzekazanie w terminie opłaty jakościowej. Natomiast nakładane na przedsiębiorców i diagnostów w określonych w projekcie przypadkach administracyjne kary pieniężne mają stanowić dochód budżetu państwa, a nie przychód Dyrektora TDT. Pozostałe zapisy projektu nie uległy zmianie.

Mamy nadzieję, że nasze obawy i uwagi zawarte w powyższym piśmie wzbudzą zainteresowanie Pań i Panów Posłów. Liczymy na to, że zostaną rozważone w trakcie dalszych prac legislacyjnych nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, nr w wykazie UC 65.


PREZES ZARZĄDU
dr inż. Leszek Turek

Do wiadomości:

- 1) Pan Mateusz Morawiecki – Prezes Rady Ministrów
- 2) Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury
- 3) Przewodniczący i Posłowie Komisji Infrastruktury – Sejm RP