

Warszawa, dnia 14 listopada 2018 roku

PISKP/LT/01/11/2018

KOPIA

Pan Poseł

Bogdan Rzońca

Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

ul. Wiejska 4/6/8

00 – 902 Warszawa



**dot. projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych
innych ustaw – nr druku 2985**

Szanowny Panie Przewodniczący

30 października 2018 roku Rada Ministrów przyjęła projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, wdrażający do polskiego prawa Dyrektywę 2014/45/UE. Został on skierowany do Sejmu i otrzymał nr druku 2985. Pierwsze czytanie przedmiotowego projektu zostało przewidziane na 21 listopada br.

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów jako organizacja reprezentująca przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz uprawnionych diagnostów brała udział w opiniowaniu przedmiotowego projektu w ramach konsultacji społecznych, ale niestety wiele zgłaszanych przez nas uwag nie zostało uwzględnionych. Pierwsza wersja projektu formalnie skierowana do konsultacji ukazała się w październiku 2016 roku. Od tego czasu następowały w nim liczne, istotne merytoryczne zmiany, do których strona społeczna miała znacznie ograniczoną możliwość zgłaszania zastrzeżeń i uwag. Wystarczy wspomnieć, że w Komitecie Stałym Rady Ministrów, który ostatecznie rekomendował Radzie Ministrów jego przyjęcie, powstało sześć wersji.

Projekt skierowany do Sejmu nie rozwiewa naszych uwag i wątpliwości. Oto najważniejsze z nich:

- 1) Rozwiązania prawne zaproponowane w projekcie przewidują model bardzo kosztownego i restrykcyjnego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów wykraczający poza ramy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE.**

Procedowana zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu wdrożenie ww. dyrektywy do prawa polskiego. Prawo unijne powinno być implementowane do krajowego porządku zgodnie z zasadą „UE+0”, tzn. polskie przepisy nie powinny wykraczać poza zakres określony w dyrektywie. Przygotowany przez stronę rządową projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym znacznie wykracza ponad to, co przewiduje dyrektywa. Dla przykładu, jej zapisy nie przewidują konieczności powierzenia nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów administracji rządowej tj. Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Polska posiada obecnie zdecentralizowany system nadzoru nad SKP oparty o władze samorządowe a przedsiębiorcy spełniają 95% wymagań tej dyrektywy. Z projektu wynika, że to przede wszystkim przedsiębiorcy ze swoich pieniędzy mają pokryć koszty nadzoru nad samymi sobą. **Szacuje się, że będzie to kosztować przedsiębiorców blisko 1 mld złotych w ciągu najbliższych 10 lat.**

Jako uzasadnienie konieczności wprowadzenia projektowanych zmian, strona rządowa przytacza raporty NIK-u z 2009 i 2017 roku, które dotyczyły kontroli funkcjonowania starostw powiatowych w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nie wspomina się jednak o tym, że kontrola NIK w 2017 roku objęła w sumie 5,53% ogółu starostw (z 380) i odbyła się w 5 na 16 województw. Jeden z głównych wniosków sformułowanych przez NIK w raporcie z kontroli w 2017 roku (pkt. 6 str. 16) dotyczył: ***„rozważenia możliwości wprowadzenia rozwiązania prawnego stanowiącego podstawę utworzenia i funkcjonowania organu nadzorującego i koordynującego działania starostów z zakresu nadawania uprawnień diagnosty, udzielania przedsiębiorcom uprawnień do prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz nadzoru nad tymi stacjami. Organ ten byłby odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych.”***

Jak wynika z powyższego, NIK nie wskazał, że należy całkowicie zmienić zasady obecnie funkcjonującego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i pracą diagnostów, tylko zapewnić centralny nadzór i koordynację pracy starostów. Realizacja wniosku sformułowanego przez NIK byłaby znacznie mniej kosztowna od rozwiązania przyjętego przez stronę rządową w przedstawionym Sejmowi projekcie.

- 2) **Ponieważ zdecydowano się na przyjęcie tak kosztownej formy nadzoru, konieczne stało się zapewnienie jego finansowania. Skoro jak wynika z Konstytucji RP, to Państwo jest odpowiedzialne za bezpieczeństwo obywateli, w tym także bezpieczeństwo ruchu drogowego, to środki na jego zapewnienie powinny pochodzić bezpośrednio z budżetu państwa. Tymczasem dla zapewnienia finansowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz diagnostami ustawodawca planuje nałożyć na przedsiębiorców nowy parapodatek w postaci tzw. opłaty jakościowej. W art. 84 ust. 4 projektu wprowadza się mechanizm, zgodnie z którym to przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów byłiby zobowiązani do odprowadzania opłaty jakościowej od każdego wykonanego**

badania technicznego. Nie ulega wątpliwości, że opłata ta będzie uszczuplała dochód przedsiębiorców. **Finalnie otrzyma ją wyłącznie Transportowy Dozór Techniczny.** Proponuje się takie rozwiązanie prawne pomimo całkowitego braku kompensacji wieloletniego braku podwyżek opłat za badania techniczne pojazdów. **Projektodawca w najnowszym projekcie określił tylko maksymalną wysokość tej opłaty, pozostawiając sobie luz decyzyjny (jak wynika z przedstawionego projektu rozporządzenia wysokość tej opłaty może wynosić od 1 grosza do 3,5 zł w zależności od tego ile będzie potrzeba środków i jakie będą wpływy z dodatkowej opłaty za badanie wykonane po terminie. Im mniejsze będą wpływy z badań przeterminowanych, tym wyższa będzie opłata jakościowa, a tym samym obciążenie przedsiębiorców. Przedsiębiorcy powinni mieć pewność co do rozwiązań prawnych dotyczących ich ekonomicznej przyszłości.**

- 3) Poza wprowadzeniem opłaty jakościowej, przewiduje się także liczne zmiany w zakresie wymagań w stosunku do wyposażenia kontrolno-pomiarowego, co spowoduje dodatkowe wysokie koszty po stronie przedsiębiorców, nie zapewniając jednocześnie źródeł finansowania. Dochodzi do tego **brak podwyżki opłat za badania od 14 lat. Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów nie są równo traktowani.** Ustawodawca przez 14 lat zwleka ze zmianą przepisów dotyczących opłat za badania techniczne pojazdów. W tym czasie koszty utrzymania SKP oraz zatrudniania diagnostów wzrosły aż o 70%. Ponadto wzrost stawki VAT o 1% obciążył wyłącznie przedsiębiorców co jest niezgodne z zasadą neutralności tego podatku. Jest to jedyna branża w Polsce, która nie może przerzucić kosztów podatkowych na ostatecznego odbiorcę (użytkownika pojazdu), którego powinny obciążać podatki. Opłaty za badania techniczne są określone w kwotach brutto i przedsiębiorcy nie mają żadnego pola manewru. **Zwiększenie obciążeń finansowych dla przedsiębiorców, przy jednoczesnym zamrożeniu stawek za badania techniczne może doprowadzić do upadku wielu mikro, małych i średnich przedsiębiorców, wielopokoleniowych firm rodzinnych ze 100% polskim kapitałem.** Będzie to miało fatalne skutki dla gospodarki, wiele firm zostanie zamkniętych, co pociągnie za sobą również zwolnienia pracowników.
- 4) **W trakcie konsultacji strony rządowej z organizacjami przedsiębiorców, ustalono że zostanie wprowadzony mechanizm corocznej waloryzacji stawek opłat za badania techniczne o wskaźnik inflacji.** Miało to w pewnym stopniu zrekompensować wprowadzenie opłaty jakościowej oraz konieczność poniesienia nakładów na wymianę lub modernizację urządzeń. Niestety projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym skierowany do prac sejmu, nie zawiera już żadnych zapisów na temat waloryzacji. **Brak jest uzasadnienia dlaczego projektodawca zrezygnował z tych zapisów. Mechanizm corocznej automatycznej waloryzacji uniezależniłby wysokość opłat za badania techniczne od aktualnej sytuacji politycznej, natomiast zmiana stawek byłaby uzależniona od obiektywnego kryterium ekonomicznego, jakim jest wskaźnik inflacji.**

Mając powyższe na uwadze, oraz to że procedowany projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym bardzo mocno zmienia system badań technicznych w Polsce, w szczególności w zakresie nadzoru i kontroli nad przedsiębiorcami oraz uprawnionymi diagnostami, uważamy że **zasadnym jest aby Komisja Infrastruktury wnikliwie przeanalizowała przedmiotowy projekt w ramach prac w stałej Podkomisji ds. transportu drogowego, drogownictwa i lotnictwa.** Będzie wtedy możliwe wysłuchanie także głosu i uwag organizacji społecznych i zawodowych reprezentujących przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz uprawnionych diagnostów. Nie można zapominać o tym, że procedowane obecnie zmiany w systemie badań technicznych pojazdów w Polsce, ukształtują jego ramy prawne co najmniej na najbliższą dekadę, albo i dłużej. Ostatnie tak istotne zmiany prawa dla środowiska stacji kontroli pojazdów oraz uprawnionych diagnostów miały miejsce w 2004 roku kiedy to wchodziła w życie ustawa o swobodzie działalności gospodarczej. Tym bardziej zasadnym jest aby projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym skierowany obecnie do Sejmu został merytorycznie wnikliwie przeanalizowany i przedyskutowany.

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów ma wiedzę i doświadczenie w tym obszarze działalności. Liczymy na to, że będziemy mogli się merytorycznie wypowiedzieć w trakcie prac nad przedmiotowym projektem na posiedzeniach Komisji Infrastruktury oraz stałej Podkomisji ds. transportu drogowego, drogownictwa i lotnictwa.

PREZES ZARZĄDU
dr inż. Leszek Turek

