

Warszawa, dnia 19 listopada 2020 roku

PISKP/MB/02/11/2020

KOPIA

Pan

Rafał Weber

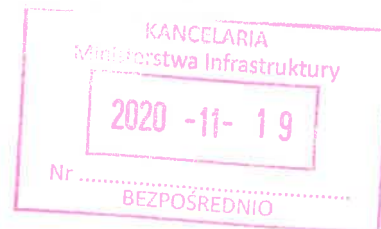
Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

anna.szwarzewska@mi.gov.pl



Szanowny Panie Ministrze

dotyczy: projektu zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw nr UC 48 wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji (znak sprawy: DTD- 7.0210.1.2020)

W nawiązaniu do pisma z dnia z dnia 19 października 2020 r., znak DTD-7.0210.1.2020, otrzymanego 21 października 2020 r., przesyłającego do konsultacji społecznych projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw, w imieniu przedsiębiorców przedstawiamy nasze uwagi do przedmiotowego projektu.

Na wstępie chcielibyśmy zauważyć, że projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw został skierowany do konsultacji społecznych wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji, ale niestety bez projektów aktów wykonawczych. Chcemy zaznaczyć, że zgodnie z zasadami dobrej legislacji wraz z projektem ustawy powinny zostać przedstawione projekty aktów wykonawczych. Dopiero po analizie przepisów uszczegółowiających ustawę, możliwe jest ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, jak również kosztów ekonomicznych i organizacyjnych projektowanych zmian. Bez znajomości projektów aktów wykonawczych, opinia na temat proponowanych rozwiązań nie będzie kompleksowa, a jedynie fragmentaryczna. To szczegółowe rozwiązania zawarte w rozporządzeniach wraz ze zmianami w ustawie będą stanowiły razem całość proponowanych zmian w systemie badań technicznych pojazdów. Zgłaszając uwagi do zapisów projektu ustawy trzeba mieć świadomość, że oceniamy jedynie mały fragment zmian. Dlatego też trudno jednoznacznie ocenić proponowane przez

projektodawcę rozwiązania. W naszej ocenie brak projektów aktów wykonawczych to zasadnicza wada projektu skierowanego do konsultacji społecznych.

Mając świadomość tego, że oceniany projekt jest w naszej ocenie wadliwy, w imieniu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz zatrudnionych w tych stacjach diagnostów, nie chcąc aby głos środowiska został pominięty, chcemy zgłosić nasze uwagi do proponowanych w projekcie ustawy rozwiązań.

1. W art. 81 ust. 11 do katalogu badań dodatkowych postulujemy dodanie nowego rodzaju badania:

W art. 81 ust. 11 w pkt 2) po lit. b) średnik zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się lit. c) w brzmieniu: „c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy”.

Od 13 listopada 2017 roku, kiedy został uruchomiony system CEP 2.0 ujawnił się problem z dodatkowymi badaniami technicznymi pojazdów po montażu haka. Konieczność przeprowadzenia tego badania wynika z art. 71 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który stanowi, że „4. Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie przeprowadzonego badania technicznego. Przepis ten nie dotyczy motocykla.” Niestety ten rodzaj badania technicznego został umieszczony w ustawie poza katalogiem dodatkowych badań technicznych, który znajduje się w art. 81 ust. 11 ustawy. Ponieważ w katalogu tym nie ma badania technicznego w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, diagności nie mogą przesłać tego badania do CEP, gdyż system go nie przyjmuje. Jest ono od 13 listopada 2017 roku zapisywane w rejestrze badań technicznych SKP w trybie awaryjnym. Rodzi to także komplikacje związane z pobieraniem opłaty ewidencyjnej. Co do zasady opłata jest pobierana od każdego przesłanego badania technicznego. Tego badania nie da się do CEP przesłać, w związku z tym zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Cyfryzacji część stacji nie pobiera opłaty ewidencyjnej, część natomiast ją pobiera, argumentując, że zostało wykonane badanie techniczne. Projektowana zmiana uzupełniłaby katalog badań technicznych o dodatkowe badanie techniczne w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, co przyczyniłoby się do likwidacji luki prawnej, która istnieje od 13 listopada 2017 roku. Według naszego wniosku badanie takie mogłoby być wykonywane po skierowaniu przez starostę lub na wniosek posiadacza pojazdu.

2. W art. 81 ustawy proponujemy dodanie ust. 17 co spowoduje rozszerzenie listy badań technicznych o badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu. To rozwiązanie usankcjonuje możliwość sprawdzenia stanu technicznego pojazdu mimo ważnego okresowego badania technicznego, np. w przypadku dalszego wyjazdu, czy też weryfikacji poprawności wykonanej naprawy przez serwis samochodowy, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu



drogowego. W naszej ocenie wprowadzenie takiej możliwości kontroli stanu technicznego pojazdu w ramach istniejącej infrastruktury stacji kontroli pojazdów, nie powinno mieć charakteru stricte badania technicznego ze wszystkimi tego konsekwencjami m.in. w postaci określenia szczegółowej procedury takiego badania oraz wysokości opłat, gdyż mogą dotyczyć sprawdzenia tylko elementów badania technicznego np. zawieszenia, analizy spalin lub układu hamulcowego w zależności od wniosku i potrzeb właściciela lub posiadacza pojazdu.

Proponujemy zatem dodanie przepisu ust. 17 w brzmieniu:

„17. Na stacji kontroli pojazdów na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu można dokonać sprawdzenia stanu technicznego pojazdu - przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz opłat za badania - nie stosuje się.”

3. Ponadto w katalogu badań dodatkowych określonych w art. 81 ust. 11 ustawy, proponujemy wpisanie nowego rodzaju badania dodatkowego: „sprawdzenie stanu technicznego pojazdu zarejestrowanego za granicą”. Badanie takie nie byłoby przesyłane do CEP. Wykonywane byłby celem potwierdzenia stanu technicznego pojazdu dla pojazdu zarejestrowanych za granicą, których posiadacze nie są w stanie lub nie mogą wykonać okresowego badania technicznego w kraju rejestracji pojazdu. Epidemia koronawirusa ujawniła problem z badaniami technicznymi pojazdów zarejestrowanych za granicą, którym skończyła się ważność okresowego badania technicznego w kraju ich rejestracji. Posiadacze takich pojazdów często nie mogą wrócić do swojego kraju żeby takie badanie wykonać, a w Polsce brak jest prawnej możliwości przedłużenia terminu ważności badania pojazdom zarejestrowanym poza terytorium RP. Pragniemy nadmienić, że w niektórych krajach członkowskich istnieje możliwość przeprowadzenia takich badań. Także względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym przemawiają za tym, aby te pojazdy faktycznie poruszające się na terytorium Polski były kontrolowane. Nowy rodzaj badania nie zwalniałby posiadacza pojazdu z obowiązku wykonania okresowego badania technicznego w kraju rejestracji, a jedynie potwierdzał sprawność techniczną pojazdu w sytuacji gdy wykonanie badania okresowego jest niemożliwe. Kwestia ta w naszej ocenie wymaga jeszcze dodatkowych uzgodnień, a tą uwagą chcemy jedynie zasygnalizować istniejący obecnie problem.

4. W art. 81 ust. 12b projektu ustawy, proponujemy doprecyzować sposób dokumentowania fotograficznego faktu wykonania badania technicznego. W naszej ocenie norma powinna brzmieć:

„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu lub zespół pojazdów (jeśli nie można wykonać zdjęcia pojedynczego pojazdu) z dwóch przekątnych (jedna z przodu i jedna z tyłu) oraz wskazanie drogomierza – o ile pojazd posiada drogomierz. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”

W proponowanym kształcie norma precyzyjnie określa sposób wykonania zdjęć oraz uwzględnia to, że niektóre pojazdy nie posiadają na wyposażeniu drogomierza.



Według danych Ministerstwa Cyfryzacji, na podstawie informacji z CEP, na koniec 2019 działało w Polsce 2380 stacji okręgowych oraz 2959 stacji podstawowych (razem 5339), które wykonały ok 19 mln badań. Gdyby przyjąć, że trzeba zrobić pięć fotografii pojazdu, okazałoby się, że średnio jedna stacja musiałaby przechowywać przez pięć lat ok. 89 tysięcy zdjęć, przy trzech zdjęciach byłoby to ponad 53 tys w skali 5 lat. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku jest to bardzo dużo plików graficznych. Wypadałoby się więc zastanowić, czy zdjęcia nie mogłyby trafiać do Centralnej Ewidencji Pojazdów razem z informacją o wykonanym badaniu technicznym. Można by je także udostępnić w historii pojazdu. Natomiast jeżeli rozwiązanie z przesyłaniem zdjęć do CEP nie znajdzie aprobaty ustawodawcy, to może warto rozważyć skrócenie terminu przechowywania zdjęć do 2 lat, jak to pierwotnie planowano w projekcie założeń do ustawy, bowiem im dłuższy okres przechowywania zdjęć, tym będzie to bardziej kosztowne dla przedsiębiorców, w szczególności jeśli weźmiemy pod uwagę ile zdjęć ma być przechowywanych.

5. W art. 81 ust. 6, proponujemy doprecyzować zasady wyznaczania badań technicznych:

„6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9 wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, pojazdu przedstawionego do badania po upływie wyznaczonego terminu, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”

Dotychczasowa norma od czasu jej wprowadzenia w obecnym brzmieniu ustawionym w 2009 r. do dnia dzisiejszego rodzi problemy interpretacyjne. Diagnosty w sposób powszechny popełniają błędy w jej stosowaniu, albowiem nie jest ona dla nich jednoznaczna i podlega różnym interpretacjom w zakresie określania terminu następnego badania technicznego, gdy pojazd zostanie przedstawiony już po upływie 3 lat od dnia pierwszej rejestracji. Nasza propozycja określa także, że w przypadku gdy posiadacz pojazdu spóźni się z wykonaniem badania w terminie, to diagnosta wyznaczy dla jego pojazdu zawsze roczny termin badania. Proponowana przez nas zmiana przepisów jest bardziej klarowna i nie powinna rodzić problemów interpretacyjnych.

Dodatkowo postulujemy o usunięcie przecinka w zdaniu: „przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób”, ponieważ zasadniczo wpływa na treść i powoduje różne interpretacje tego zapisu.

6. W art. 81c ust. 1, który określa mechanizm wykonania tzw. badania ponownego, wskazano że właściciel lub posiadacz pojazdu może w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego



badania, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. Uważamy, że tak długi termin, pozwala posiadaczowi pojazdu w zasadzie na wykonanie dowolnych napraw lub modyfikacji pojazdu. W takiej sytuacji nie będzie możliwe stwierdzenie, czy diagnosta wykonując badanie pierwotne faktycznie popełnił błąd lub wykonał je niezgodnie z przepisami. Trudno będzie wskazać, czy stan faktyczny pojazdu będzie identyczny jak podczas pierwotnego badania. W związku z tym uważamy, że właściciel lub posiadacz pojazdu powinien zgłosić uwagi co do jakości badania bezpośrednio po jego wykonaniu. Zastrzeżenia te diagnosta powinien odnotować w zaświadczeniu z badania technicznego oraz powinny być one przesłane do CEP. W związku z powyższym w naszej ocenie art. 81c ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie:

„Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu może, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. Właściciel lub posiadacz pojazdu obowiązany jest zgłosić zastrzeżenia co do badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu diagnostę który je wykonał. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, odnotowuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści oraz przekazuje te informacje do Centralnej Ewidencji Pojazdów.”

7. W art. 81c ust. 6 w przypadku wykonania badania ponownego w stacji kontroli pojazdów, która wykonała badanie pierwotne, w projekcie jest brak mechanizmu zgłoszenia do Dyrektora TDT wniosku o przyjazd pracownika TDT na to badanie. Dlatego zasadnym jest zgłaszanie zastrzeżeń przez diagnostę bezpośrednio do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Co za tym idzie Dyrektor TDT za pośrednictwem ewidencji mógłby otrzymywać informację o konieczności wykonania badania ponownego tak jak wskazaliśmy w poprzedniej uwadze. Obawiamy się, czy w przypadku dużej ilości zgłoszeń, faktycznie możliwe będzie zabezpieczenie przez Dyrektora TDT obecności jego pracownika przy każdym badaniu ponownym. Projekt nie odpowiada także na pytanie o skutki prawne przyjazdu pracownika TDT na SKP w późniejszym terminie.

Ponadto naszym zdaniem ponowne badanie techniczne powinno być przeprowadzone w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty, przez tego diagnostę, który wykonał badanie pierwotne. Diagnosta ten mógłby wtedy od razu wyjaśnić wszelkie wątpliwości, które pojawiły się do pierwotnego badania.

Dlatego też art. 81c ust 6 powinien otrzymać brzmienie:

„6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta który wykonał badanie o którym mowa w ust. 1, w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty”.

Ponadto w naszej ocenie możliwość wykonania badania ponownego powinna być tylko na tej stacji, która wykonała badanie pierwotne. Nawet jeśli przyjmiemy, że urządzenia będą kalibrowane, to wielość



producentów urządzeń oraz różne dopuszczalne prawem metody badawcze, mogą spowodować, że wyniki pomiarów z tych urządzeń będą różne. Wykonanie badania ponownego na tej samej stacji, pozwoli na jego wykonanie w tych samych warunkach i na tych samych urządzeniach co badanie pierwotne. W naszej ocenie takie rozwiązanie byłoby najbardziej odpowiednie. Nawet wprowadzając kalibrację urządzeń nie jest możliwe osiągnięcie takiego stanu, aby wszystkie urządzenia na skp mierzyły dokładnie tak samo i dokładnie to samo.

8. W art. 81c ust. 7 zakłada się, że pracownik TDT będzie wydawał zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu ponownym w sytuacji korzystania z infrastruktury, w tym informatycznej SKP. Zatem zasadnym byłoby aby pracownik TDT, prowadził własny rejestr takich badań ponownych, które będą następnie przekazywane do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Nie zostało wskazane z jakiej infrastruktury, w tym programu do rejestru badań technicznych mieliby korzystać inspektorzy TDT. Poza tym, przedsiębiorca musi zgłosić do Starostwa, których diagnostów zatrudnia i tylko Ci zgłoszeni diagnosty mają prawo wykonywać badania techniczne na tej konkretnej stacji. Otrzymują też osobiste uprawnienia do korzystania z programów do rejestru badań technicznych. Trudno wyobrazić sobie sytuację, w której nigdzie nie zgłoszony inspektor TDT wystawia zaświadczenie z programu, do którego nie ma uprawnień. Te zapisy wymagają dopracowania i doprecyzowania.

9. W art. 81c ust. 8 oraz ust. 9 pkt 2 określono, że koszt ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu. Podobnie kwestie pokrycia kosztów badania określono w sytuacji badania ponownego po wyznaczeniu stacji przez Dyrektora TDT. Nie sprecyzowano natomiast komu będą refundowane te koszty i w jakiej wysokości. Postulujemy, aby opłaty za te badania otrzymywał podmiot prowadzący SKP, bowiem on będzie ponosił największe koszty wprowadzenia tego mechanizmu.

W związku z tym proponujemy w art. 81c dodanie ust. 10 o treści:

„10. Koszty ponownego badania technicznego o którym mowa w ust. 8 i ust. 9 pkt 2), będą przekazywane podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów.”

Uważamy, że wysokość tych kosztów powinna odpowiadać wysokości opłaty za kwestionowane badanie.

10. W art. 1 pkt 9 lit. b) projektowanej zmiany ustawy, która wprowadza zmiany w art. 83 występuje błąd redakcyjny. Prawidłowa treść to: „b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa-1ak w brzmieniu:”

11. W art. 83 ust. 1ab oraz ust. 1ac określono, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po określonej dacie stanowi przychód Dyrektora TDT i pobierana jest w wysokości 100% przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Koniecznym jest doprecyzowanie w ustawie lub w rozporządzeniu wykonawczym określającym opłaty za badania techniczne, że pobranie tej opłaty nie będzie stanowiło zdarzenia podatkowego powodującego konieczność odprowadzania podatku dochodowego lub VAT



przez pobierającą tą opłatę podmiot. Dodatkowa opłata jest także swoistą sankcją (karą) dla posiadacza pojazdu za przekroczenie terminu do przedstawienia pojazdu do badania technicznego. W tym kontekście należy rozważyć czy taki charakter tej opłaty nie powinien powodować, że będzie ona przekazywana do Skarbu Państwa jak to ma miejsce w polskim porządku prawnym w przypadku mandatów, grzywnien lub administracyjnych kar pieniężnych.

Dodatkowo należy wskazać, że opłaty za badania techniczne są określone w kwotach brutto, zatem przychodem przedsiębiorcy jest kwota netto, po odprowadzeniu podatku VAT. Z przedstawionego projektu nie wynika, czy do Dyrektora TDT będzie trafiała kwota brutto, czy netto. Należy domniemywać, że skoro ta opłata będzie miała charakter sankcyjny to Dyrektor TDT nie będzie w tym przypadku płatnikiem VAT-u. Koniecznym zatem jest doprecyzowanie tej kwestii.

12. W art. 83 ust. 1a pkt 2, proponujemy następującą modyfikację:

„2) sporządza i przekazuje w formie elektronicznej Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.”

Od czerwca 2020 r. stacje kontroli pojazdów, zostały zobowiązane do przekazywania sprawozdania z pobranych opłat ewidencyjnych w formie elektronicznej, która jest jedyną obowiązującą. W celu ujednolicenia sposobu przekazywania sprawozdań, proponujemy aby sprawozdanie przekazywane do Dyrektora TDT, było także w takiej formie.

13. Proponujemy, aby art. 83ad otrzymał następujące brzmienie:

„Art. 83ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez diagnostów, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.”

W naszej ocenie projektowany przepis zbyt szeroko określa zakres odpowiedzialności podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów. Za przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badania odpowiada bezpośrednio diagnosta co zostało już szczegółowo określone już w projektowanej ustawie. Zgodnie z art. 83 ust. 3 ustawy podmiot prowadzący SKP ma zapewniać warunki lokalowe oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe do wykonywania badań technicznych. Dlatego też zaproponowaliśmy nowe brzmienie art. 83ad jak powyżej.

14. Proponujemy dodatnie art. 83ag w brzmieniu:

„Art. 83ag. Podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów, zabrania się:

- 1) 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;

2) pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust.1 pkt 3);

3) oferowania korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.”

W konsekwencji wprowadzenia tego zapisu, należy w art. 83b ust. 2 pkt 3) dodać lit d) w brzmieniu:

„d) naruszył zakazy o których mowa w art. 83ag.”

Postulujemy wprowadzenie zapisów, które ograniczą nieuczciwą konkurencję na rynku SKP, które były postulowane przez naszą organizację już wielokrotnie. Uważamy, że SKP powinny skupić się na jakości przeprowadzanych badań a użytkownik pojazdu nie powinien wybierać stacji kontroli pojazdów ze względu na oferowanie dodatkowych korzyści w powiązaniu z badaniem. Naruszenie zakazu będzie powodować w każdym przypadku wydanie przez starostę decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej.

Również ustawodawca wielokrotnie wskazywał na potrzebę zlikwidowania wręczania tzw. gadżetów. Proponowane wyżej zapisy wychodzą naprzeciw intencją ustawodawcy.

15. W art. 83b ust 2c, określono że czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej albo uprawnienia diagnosty a także odbyli odpowiednie szkolenie. W przepisach przejściowych ustawy, proponujemy wprowadzenie następującego zapisu:

„Osoby, które do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pełniły nadzór nad stacjami kontroli pojazdów uznaje się za spełniające wymagania art. 83b ust. 2c pod warunkiem odbycia odpowiedniego szkolenia”.

Proponowany obecnie zapis art. 83b ust. 2c bez wprowadzenia przepisów przejściowych spowoduje faktycznie uniemożliwienie wykonywania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. W zasobach kadrowych starostw nie wszystkie osoby byłby w stanie spełnić chociażby warunek 5 lat praktyki w branży motoryzacyjnej. Osoby dotychczas nadzorujące SKP posiadają praktykę w administracji samorządowej i nie powinny być pozbawione możliwości sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami.

16. W art. 83b ust. 2d projekt nie precyzuje w której jednostce urzędnicy starostw sprawujący nadzór nad podmiotami prowadzącymi SKP mieli by odbywać obowiązkowe szkolenie. Według naszej oceny szkolenie takie mogłyby być prowadzone przez ośrodki szkolenia diagnostów. Norma określa też zakres przedmiotowy szkoleń, który obejmuje także wymogi prawne dotyczące homologacji. Mając na względzie funkcje które mają pełnić te szkolenia tj. przygotowanie do nadzoru nad przedsiębiorcami, wymóg szkoleń w zakresie homologacji według naszej oceny nie jest konieczny. Postulujemy wykreślenie z ust. 2d sformowania: „obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji”.



17. W art. 83c popełniono błąd redakcyjny zamiast: ust. 2 pkt 1a i 1b, powinno być ust. 2 pkt 1 lita a) i b).

18. W art. 83f założono, że wpis do rejestru działalności regulowanej w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, powinien być dokonany w każdym powiecie, gdzie taka działalność będzie wykonywana. Takie rozwiązanie trzeba uznać za archaiczne ze względu na specyfikę rynku szkoleń w którym normą są szkolenia wyjazdowe lub zdalne. Trzeba mieć również na względzie sytuację związaną z pandemią koronawirusa, która powoduje wprowadzanie zakazów i ograniczeń uniemożliwiających prowadzenie szkoleń stacjonarnych na obszarze całej Polski lub w wybranych powiatach. Uważamy, że podmiot prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów powinien podlegać wpisowi do rejestru działalności regulowanej właściwym jedynie ze względu na jego siedzibę.

W art. 83f należy dodatkowo zawrzeć normę, zgodnie z którą:

„W przypadku prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego, ośrodek szkolenia diagnostów może je prowadzić pod adresem innym niż określony we wpisie do rejestru ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia”.

Nie ulega wątpliwości, że prowadząc szkolenie poza siedzibą, ośrodek szkolenia mogły zapewnić odpowiednią salę szkoleniową lub miejsce w okręgowej stacji kontroli pojazdów np. na podstawie incydentalnej umowy najmu. Za potrzebą takiego uregulowania przemawia także fakt, że nie w każdym powiecie znajdują się ośrodki szkolenia diagnostów.

19. W art. 83h ust. 5 proponujemy skreślenie tego zapisu w całości, ponieważ praca na SKP gwarantuje najbardziej praktyczną wiedzę dotyczącą sprawdzania stanu technicznego pojazdów. Z naszej wiedzy i doświadczenia wynika, że praktyka na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, wcale nie daje gwarancji lepszego przygotowania kandydata na diagnostę niż praktyka na stacji kontroli pojazdów. Stacja obsługi pojazdów to może być np.: myjnia, serwis wymiany oleju, serwis lakierniczy, studio detailingu itp. Również czynności wykonywane przez osoby zatrudnione w stacjach obsługi pojazdów mogą mieć niewiele wspólnego z diagnozowaniem usterek pojazdu i jego naprawą np. doradca klienta w serwisie lub pracownik recepcji. Natomiast praktyka na stacji kontroli pojazdów pod okiem doświadczonego diagnosty, może rzetelnie przygotować kandydata do przyszłego samodzielnego wykonywania zawodu.

20. W art. 83j. ust.1 pkt 1) uważamy, że pracownik TDT kontrolujący prawidłowość przeprowadzania badań technicznych przez diagnostę, powinien posiadać co najmniej równoważne uprawnienia jak osoba kontrolowana. Dlatego też proponujemy, aby w tym punkcie pracownik TDT dokonujący kontroli miał także pełne uprawnienia diagnosty. Wobec powyższego pkt 1) w art. 83j ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie:

„1) kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Transportowego Dozoru Technicznego posiadającego pełne uprawnienia diagnosty, wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji;”

21. W art. 83j. ust. 1 pkt. 2) założono, że pracownik TDT będzie weryfikował wyniki badań w zakresie użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę. W naszej ocenie wymagane jest doprecyzowanie z jakich urządzeń wyniki będą mogły być kontrolowane za ostatnie 3 miesiące. W chwili obecnej stacje kontroli pojazdów nie archiwizują wyników badań i działania takie wymagałoby zmian w rozporządzeniach wykonawczych. Należy także wskazać, że znakomita większość urządzeń na SKP nie pozwala na archiwizowanie wyników badań. Nie jest możliwe także założenie, że przedsiębiorcy od razu po wejściu w życie ustawy zakupią takie urządzenia, które będą pozwalały na przechowywanie wyników badań. W tym zakresie ze względu na doniosłe skutki finansowe należy przewidzieć odpowiedni długi okres przejściowy (10 lat), zaczynając od takiego rozwiązania, że nowo otwierane stacje kontroli pojazdów powinny spełniać nowe wymagania w zakresie archiwizacji lub gdy następuje wymiana urządzenia na nowe. Ponadto należy wyraźnie określić, już w ustawie, w stosunku do których urządzeń taki obowiązek będzie narzucony. W takiej sytuacji przedsiębiorcy nie będą zaskoczeni treścią rozporządzeń wykonawczych, albowiem ich treść będzie ograniczona normami ustawy.

22. W art. 83j ust. 5 pkt 2) zakłada się, że kontrolujący SKP pracownicy TDT mają prawo wstępu na teren stacji i do jej pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne nie tylko w dniach i godzinach w których wykonywane są badania lub także w czasie gdy powinna być wykonywana taka działalność. Zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców, kontrolę przeprowadza się w godzinach pracy lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej. W związku z tym postulujemy, aby sformułowanie: „lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza” zastąpić frazą: „lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej”. Przepisy dotyczące działalności regulowanej w zakresie stacji kontroli pojazdów nie narzucają podmiotom prowadzącym SKP żadnych obowiązków w zakresie godzin lub dni otwarcia stacji. To pracodawca decyduje, kiedy są wykonywane badania techniczne. Zatem nie do określenia jest kiedy hipotetycznie takie badania powinny być wykonywane. Nie ulega także wątpliwości, że przeprowadzanie kontroli nie będzie możliwe w czasie gdy budynek SKP będzie zamknięty lub nie będą znajdować się w nim diagnosty. Dodatkowo pragniemy zauważyć, że diagnosta najczęściej jest zatrudniony w stacji kontroli pojazdów nie będąc jej właścicielem. Uważamy, że pracodawca lub jego przedstawiciel powinien być powiadomiony o kontroli jego pracownika, czyli diagnosty. W szczególności jest to zasadne mając na uwadze projektowane zapisy w art. 83j ust. 5 pkt 1) z których wynika, że w ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo



żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli. Spełnienie tego obowiązku nie będzie możliwe jeśli przedsiębiorca albo jego przedstawiciel nie będzie wiedział o kontroli.

23. W art. 83j ust. 15 wskazano, że wszystkim decyzjom dotyczącym uprawnień diagnostów nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. O ile może być to zasadne w przypadku zawieszania i przywracania świadectwa kompetencji diagnosty, o tyle w przypadku cofania ze skutkiem 2-letnim takich uprawnień faktycznie pozbawia to prawa do obrony. Obecny system określa, że odwołanie od decyzji cofającej uprawnienia diagnosty jest przekazywane do 49-ciu działających w Polsce samorządowych kolegiów odwoławczych. Dopiero negatywna decyzja kolegium powoduje faktycznie zakaz pracy diagnosty. W proponowanym systemie odwołania od decyzji Dyrektora TDT są natychmiast wykonalne a tym samym pozbawiają prawa do pracy. Wszystkie odwołania będą trafiały do jednego organu tj. Ministra właściwego ds. transportu, który swoją decyzją po zakończeniu postępowania, będzie mógł przywrócić diagnostę do pracy. Obawiamy się, że w przypadku gdy odwołania będą trafiały do jednego organu, zamiast do 49-ciu jak ma to miejsce obecnie, system będzie niewydolny, a diagności przez wiele miesięcy będą oczekiwali na rozpatrzenie ich odwołania. Art. 108 KPA przewiduje nadawanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzjom, w sytuacji gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę 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, ogólnie rzecz biorąc gdy przemawiają za tym względy bezpieczeństwa. Nie każda decyzja cofająca świadectwo kompetencji diagnoście będzie wydawana w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy też obywateli. Organ powinien to ustalić w trakcie postępowania. Decyzje cofające świadectwo kompetencji mogą dotyczyć błędów formalnych, które bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo nie mają. **Diagności nie powinni być wszyscy „wrzucani” do jednego worka, bez względu na to jakiego dopuszczają się naruszenia.** Automatyczny rygor natychmiastowej wykonalności spowoduje, że diagnosta będzie mógł się od decyzji odwołać, ale z chwilą jej odebrania będzie ona od razu wykonalna. Organ może się też pomylić i wydać decyzję błędną, która zostanie później uchylona. W tym czasie diagności będą faktycznie pozbawieni prawa do wykonywania zawodu i środków do utrzymywania swojej rodziny. Czy diagnoście zostaną zwrócone utracone przychody i zrekompensowane straty, które poniósł?

W związku z powyższym proponujemy, aby ust. 15 w art. 83j miał następujące brzmienie:
„15. Decyzjom, o których mowa w ust. 9-10, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”

24. W art. 83l ust. 2 proponujemy zmianę projektowanego brzmienia:

„2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego.”



W dokumentacji analitycznej Centralnej Ewidencji Pojazdów dla producentów oprogramowania do rejestru badań technicznych, określono że w przypadku odstąpienia od badania, stacja kontroli pojazdów przesyła informację do CEP z jakiego powodu zostało przerwane badanie. Zatem nie ma konieczności zawiadamiania o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, gdyż taka informacja będzie także widoczna w ewidencji dla Dyrektora TDT, gdy będzie miał on dostęp do CEP.

25. W art. 84a określającym delegacje ustawowe do aktów wykonawczych, należy doprecyzować:

a) w delegacji dotyczącej szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów, należy wyraźnie określić katalog urządzeń z których wyniki pomiarów podlegają archiwizacji.

b) w delegacji dotyczącej opłat za badania techniczne pojazdów należy uwzględnić nie tylko obecny koszt wykonywania badań ale także wieloletni brak zmiany stawek za badania techniczne oraz mechanizm corocznej indeksacji opłaty za badania co najmniej w oparciu o stopień inflacji.

Stawki za badania techniczne pozostają na tym samym poziomie od jesieni 2004 roku, czyli już 16-ty rok. Ich wysokość określa minister właściwy ds. transportu (czyli obecnie Minister Infrastruktury) na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 lit. b) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 110 ze zm.). 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. Pomimo znacznej zmiany warunków prowadzenia działalności gospodarczej, porównując rok 2004 do czasu obecnego, w tym znacznego wzrostu kosztów prowadzenia tej działalności, nadal obowiązuje, praktycznie bez zmian przez ponad 16 lat, 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.). Jedyne zmiany, jakie w tym rozporządzeniu zachodziły, były związane z określeniem opłaty za nowe badania lub czynności na stacjach kontroli pojazdów (tych zmian było niewiele), nigdy natomiast nie dotyczyły wysokości opłat i zmiany wszystkich stawek określonych w rozporządzeniu. Sposób określania wysokości opłat za badania techniczne 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.). Powstają przez to niespójności pomiędzy procedurą przeprowadzania badań, a wysokością opłat za te badania. Tabela opłat nie określa opłat za badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych oraz pojazdów samochodowych o podrodzaju czterokołowiec i czterokołowiec lekki. W tym zakresie zaniechanie ustawodawcy ma już ponad 16 lat!

Dodatkowo przedsiębiorcy odczuli zmianę prawa, która miała miejsce w 2011 roku. Doprowadziła ona do obniżki opłat za badania techniczne, ponieważ 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 określona w kwotach brutto, spowodowało to przeniesienie wszystkich kosztów zmiany podstawowej stawki tego podatku jedynie na podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Minister ds. transportu nie zareagował w żaden sposób na wyżej opisaną nowelizację prawa, pomimo tego, że zgodnie z delegacją ustawową powinien dostosować rozporządzenie w sprawie opłat za badania techniczne do zmian ustawy o VAT. Przedsiębiorcy nie mogli przerzucić kosztów zmiany stawki podatku VAT na ostatecznego odbiorcę, czyli konsumenta, co jest niezgodne z Dyrektywą 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, gdzie określona została zasada neutralności i przerzucalności podatku od towarów i usług. Wszelkie obciążenia ekonomiczne związane ze zwiększeniem stawki podatku VAT o 1 % ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów, wbrew wskazanej powyżej zasadzie, ponieważ stawki za badania są określone w kwotach brutto i przedsiębiorcy nie mają w tym zakresie żadnego pola manewru. Zgodnie z tymi zasadami ekonomiczny ciężar zmiany stawki podatku VAT powinien obciążać ostatecznych odbiorców usług, a nie przedsiębiorców, dla których powinien on być neutralny.

Rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za badania techniczne nie jest dostosowane do aktualnego stanu prawnego. Ustawodawca nie uwzględnia także obecnych kosztów wykonywania badań. Od 2004 roku, czyli od momentu w którym po raz ostatni określono wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, nastąpił znaczny 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%.

Minimalne wynagrodzenie za pracę w 2004 roku wynosiło 824 zł brutto, a w 2021 wyniesie 2800 zł. Oznacza to wzrost o ponad 300 % (obecnie uprawniony diagnosta zarabia średnio ok. 5000 zł netto, co przedsiębiorcę kosztuje ok. 8530 zł). Średnia cena energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w 2004 roku wynosiła 118 zł/MWh, przy 245,44 zł/MWh w 2019 roku. Nastąpił wzrost o ponad 200%, a obecnie zapowiadane są dalsze drastyczne podwyżki dla przedsiębiorców w tym zakresie. W październiku 2004 roku 1000 litrów oleju opałowego kosztowało ok. 1724 zł netto, w styczniu 2019 roku nawet 3490 zł netto. Oznacza to wzrost o ok. 100%. 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 24,84 zł obowiązujące w 2021 roku. Oznacza to wzrost stawki tego podatku o około 43%. Przez ostatnie 16 lat składki na ZUS wzrosły o ponad 112%. Każde podniesienie płacy minimalnej przez Państwo obciąża w 100% tylko i wyłącznie przedsiębiorców. Od 2021 r. dodatkowym obciążeniem dla przedsiębiorców będą także Pracownicze Plany Kapitałowe. Widać wyraźnie, że od czasu wprowadzenia tabeli opłat, koszty przedsiębiorców znacznie wzrosły. Nie zostało to przedsiębiorcom przez Państwo w żaden sposób zrekompensowane.

W latach 1998-2004 minister właściwy do spraw transportu mniej więcej co dwa lata aktualizował wysokość opłat za badania techniczne, dostosowując je do aktualnych realiów gospodarczych. Od jesieni 2004 roku żadnych takich działań nie było. Dodatkowo ciągły rozwój techniki motoryzacyjnej



wymusza na SKP konieczność stałej modernizacji sprzętu diagnostycznego, na co obecnie zaczyna brakować już środków.

Niepewność co do przyszłych zmian prawnych, w tym niewiadoma czy i jakie urządzenia na SKP będzie trzeba modernizować lub wymienić, powoduje, że przedsiębiorcy nie wiedzą ile będą ich kosztowały zmiany. Minister Infrastruktury powinien uwzględnić te czynniki przewidując zmiany w systemie badań technicznych pojazdów, w szczególności, że mogą one generować znaczne koszty po stronie przedsiębiorców.

26. W art. 140mc ust. 1 wnosimy o wykreślenie pkt 2.

Tak jak już wskazywaliśmy przy okazji uwag do art. 83ad, przedsiębiorca nie powinien bezpośrednio odpowiadać za prawidłowość wykonywania przez diagnostę badań technicznych pojazdów. Odpowiedzialność finansowa diagnosty została określona odrębnie w art. 140md, który odnosi się do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania. Mając na względzie obecną sytuację gospodarczą oraz od wielu lat niezmienione opłaty za badania techniczne wskazane w projekcie ustawy, zakres odpowiedzialności pieniężnej przedsiębiorcy określony jako kara do 10 000 złotych w naszej ocenie jest zbyt dolegliwy. Postulujemy zatem, aby obniżyć go do 5 000 złotych co w naszej ocenie będzie progiem wystarczającym i zapewniającym odpowiednią dolegliwość za naruszenie przepisów przez przedsiębiorcę.

27. W art. 7 przepisów przejściowych projektu założono, że uprawnienia wydane diagnostom na podstawie przepisów doczasowych zachowują ważność przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Jest to termin graniczny na wydanie świadectwa kompetencji diagnosty o którym mowa w art. 83i projektu. Analizując zapis art. 83i ust. 5 projektu, diagnosta będzie zobowiązany w celu zachowania uprawnień złożyć dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1-3. Przepisy tej ostatniej normy zakładają posiadanie odpowiedniego wykształcenia w postaci co najmniej wykształcenia średniego oraz dyplomu na poziomie technika. W chwili obecnej zdarza się, że badania techniczne wykonują diagnosty posiadający tylko wykształcenie zawodowe. Uprawnienia imienne mogły być wydawane takim osobom, albowiem przepisy przejściowe w 2004 r. określały, że osoby wykonujące zawód diagnosty w dniu wejścia w życie ustawy, uznaje się za spełniające wymagania nowej ustawy, bez względu na posiadane wykształcenie. W obecnym projekcie konstrukcja wyeliminuje takie osoby całkowicie z zawodu albowiem w przypadku wydania świadectwa kompetencji przez Dyrektora TDT nie będzie podstawy prawnej do wydania im takiego dokumentu. Mając powyższe na uwadze wnosimy o dodanie w art. 7 przepisów przejściowych projektu dodatkowej normy w brzmieniu:

„Osoby posiadające uprawnienia imienne diagnosty w dniu wejścia w życie ustawy uznaje się za spełniające wymagania określone w art. 83h ust. 3 pkt 1-3 ustawy.” Pragniemy zaznaczyć, że wyłączeniu w takim przypadku nie będzie podlegał warunek niekaralności.



28. W art. 12 przepisów przejściowych projektu ustawy, wskazano że czasowe przepisy wykonawcze mogą funkcjonować jeszcze przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie znowelizowanej ustawy oraz że czasowe przepisy wykonawcze mogą być nadal zmieniane na podstawie czasowych delegacji ustawowych. Jak już wskazywaliśmy na wstępie, zgodnie z zasadami dobrej legislacji wraz z projektem ustawy powinny zostać przedstawione projekty aktów wykonawczych. Dopiero po analizie przepisów uszczegółowiających ustawę możliwe jest ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, a także ich kosztów ekonomicznych. Mając powyższe wnosimy o przedstawienie stronie społecznej w jak najszybszym czasie gotowych projektów aktów wykonawczych do opiniowanej ustawy. Pozwoli to na pełną wypowiedź w przedmiotowej sprawie. Bez znajomości projektów aktów wykonawczych nasza opinia będzie jedynie fragmentaryczna.

29. W art. 15 projektu ustawy, wskazano że nowelizacja ma wejść w życie już z dniem 1 stycznia 2021 r. Uważamy, iż tak szybki termin wejścia nowych uregulowań, które mają tak istotny wpływ na cały system badań technicznych w Polsce, budzi zasadnicze wątpliwości i może okazać się nierealny, mając na względzie konieczność dostosowania się przed przedsiębiorców ale również starostów do nowych wymagań. W naszej ocenie bezpiecznym i realnym terminem na wprowadzenie w życie proponowanych rozwiązań będzie 1 stycznia 2022 r.

30. Pomimo, że nie jest to przedmiotem tej nowelizacji, proponujemy modyfikację zapisu art. 80bc ustawy: „80bc. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu, wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia albo po ustaniu przyczyny, która uniemożliwiała wprowadzenie danych.”

Obecne uregulowanie pozwalające na działanie w trybie awaryjnym tylko przez 3 dni niezależnie od przyczyny braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, ze względu na znaczące opóźnienia w przyznawaniu certyfikatów podmiotom prowadzącym stacje kontroli pojazdów przez Centralny Ośrodek Informatyki powoduje, że przedsiębiorcy muszą zaprzestać wykonywania badań nawet na kilkadziesiąt dni. Możliwość pracy stacji kontroli pojazdów nie dłużej niż 3 dni w trybie awaryjnym okazała się niewystarczająca. Ustawodawca nie przewidział, że niedostępność SKP w systemie może trwać znacznie dłużej, często również z przyczyn niezależnych od samej stacji. W konsekwencji podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów ponoszą wymierne negatywne skutki finansowe obecnej organizacji systemu wydawania certyfikatów.

31. W art. 83 ust. 1 pkt 1) proponujemy zmianę brzmienia lit a oraz dodatnie lit d) w brzmieniu:

„a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c i d,”

„d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych bez względu na dopuszczalną masę całkowitą poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia

wymagania o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1) w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzania takich badań.”

Alternatywnie:

„a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c i d,”

„d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych bez względu na dopuszczalną masę całkowitą, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1) w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzania takich badań.”

W art. 83 ust. 1 pkt 2) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1) w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzania takich badań.”

Zgodnie z art. 2 ust.2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu jej stosowania pewne grupy pojazdów w tym te użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego Państwa Członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych.

Mając powyższe na uwadze należy zauważyć, że zapis ten daje podstawę prawną, ale i jednocześnie jedynie możliwość, wykonania badania technicznego przedmiotowych grup pojazdów poza stacjami kontroli pojazdów.

Warto zatem rozważyć umożliwienie podstawowym stacjom kontroli pojazdów badania ciągników i przyczep rolniczych powyżej 3,5 t dmc, ale rzeczywiście wykorzystywanych dla celów rolniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa.

Wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów, które wykonywałyby badania ciągników rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, musiałyby być określone odrębnie w rozporządzeniu wykonawczym.

32. W związku z informacjami od osób zajmujących się motosportem, pragniemy zwrócić uwagę, że obecne przepisy prawa jak również obecnie projektowane normy nie uwzględniają warunków technicznych takich pojazdów. Powszechnie w rajdach samochodowych pojazdy takie poruszają się także po drogach publicznych. W naszej ocenie zachodzi konieczność jasnego uregulowania warunków technicznych (ewentualnego ich wyłączenia) dla takich pojazdów oraz kryteriów oceny ich bezpieczeństwa w związku z tym, że są one badane na SKP. Obecnie w tym zakresie występuje zasadnicza luka prawna.

33. W związku z rozbieżnościami dotyczącymi wymagań technicznych dla czterokołowców i ciągników rolniczych, pragniemy zwrócić uwagę na konieczność dostosowania art. 2 pkt 42b), 42c) i pkt 44) oraz załącznika nr 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Wymaganie to wynika z konieczności implementacji niektórych zapisów (wyznaczenie organów, organizacja nadzoru rynku itp.) rozporządzeń (UE) nr 167/2013, 168/2013 i 2018/858 do polskiego systemu prawnego. Brak spójności przepisów w tym zakresie, sprawia wiele kłopotów przy dopuszczaniu do ruchu przez SKP pojazdów tego typu. Pragniemy zwrócić uwagę, że Ministerstwo samo zasygnalizowało istnienie problemu i konieczność wprowadzenia zmian w piśmie z dnia 10 lipca 2020 r. (znak sprawy: DTD-4.4400.159.2020.MK.1).

34. Dodaje się art. 86c w brzmieniu:

„86c. W celu realizacji zadań określonych w ustawie dotyczących stacji kontroli pojazdów i badań technicznych pojazdów, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego współdziała z organami samorządu terytorialnego jak również z organizacjami zrzeszającymi podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów.”

Proponowane rozwiązanie jest analogiczne do tego, które funkcjonuje obecnie na podstawie art. 67 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. Bazując na tych przepisach Główny Inspektor Transportu Drogowego już w 2009 r. powołał Społeczną Radę Konsultacyjną w skład której wchodzi przede wszystkim organizacje zrzeszające przewoźników drogowych. Do zadań rady należy m.in.: opiniowanie aktów prawnych dotyczących warunków wykonywania przewozu drogowego, przygotowywanie opinii i sugestii na rzecz zmian obowiązujących przepisów, zgłaszanie postulatów zmierzających do usprawnienia przewozu drogowego, wymiana informacji w sprawach istotnych dotyczących problematyki przewozu drogowego, a także bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Przyjęta tak formuła sprawdziła się i przyczyniła się do poprawy jakości wykonywania przewozów drogowych.

W naszej ocenie podobne rozwiązania powinny funkcjonować w obszarze badań technicznych pojazdów. Mogłaby być powołana społeczna rada konsultacyjna działająca przy Dyrektorze TDT, która pełniłaby podobne funkcje jak ta działająca przy GITD. Przyczyniłoby się to poprawy jakości badań technicznych, ujednolicenia stosowania przepisów prawa, partnerskiej współpracy pomiędzy stroną społeczną, a organami administracji publicznej, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mamy nadzieję, że zgłoszone powyżej uwagi zostaną uwzględnione w trakcie procesu legislacyjnego nad przedmiotowym projektem ustawy. Tak jak wskazywaliśmy na wstępie, nie jest możliwa pełna ocena proponowanych zmian bez znajomości projektów aktów wykonawczych. Liczymy na to, bazując na naszej wiedzy i doświadczeniu, że będziemy mogli uczestniczyć w dalszych pracach legislacyjnych nad projektowanymi zmianami w systemie badań technicznych pojazdów. Mamy świadomość tego, że zmiany te będą zapewne obowiązywać przez kilka, bądź kilkanaście następnych lat,



dlatego też zależy nam na tym, żeby były jak najlepiej dopracowane, a przepisy stwarzały jak najmniej wątpliwości w stosowaniu ich w praktyce.

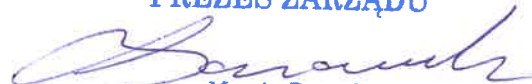
Jednocześnie chcielibyśmy także poddać pod rozagę Ministra Infrastruktury propozycję przedstawioną przez stronę społeczną, która padła na połączonym posiedzeniu Zespołów Roboczych ds. Transportu i Branży Motoryzacyjnej, działających przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Chodzi o to, aby mając na względzie trudną sytuację związaną z epidemią koronawirusa, w szczególności trudną sytuację ekonomiczną przedsiębiorców, ograniczone możliwości spotkań i konsultacji oraz niemożliwe na obecnym etapie do przewidzenia, jakie jeszcze skutki wywoła epidemia, skupić się na wdrożeniu absolutnego minimum wynikającego z Dyrektywy 2014/45/UE.

Resztę proponowanych rozwiązań, które nie są obowiązkowe, odłożyć na później, kiedy sytuacja się ustabilizuje, a stan epidemii zostanie odwołany. Ze swojej strony jesteśmy w stanie zaakceptować projekt minimum, koncentrujący się tylko i wyłącznie na tym, czego wymaga od nas Dyrektywa.

Z wyrazami szacunku

PREZES ZARZĄDU


mec. Marcin Barankiewicz