

Łódź, dnia 12 stycznia 2023 r.

Grzegorz Krzemieniecki
ul. A. Sacharowa 21/31
92-524 Łódź
gk@dlid.pl
tel. 512232712

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
Elżbieta Witek
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

PETYCJA

Szanowna Pani Marszałek,

Na podstawie art. 126b Regulaminu Sejmu RP z dnia 30 lipca 1992 r. (M.P. z 2022 r. poz. 990) oraz art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870) jako podmiot zajmujący się wdrażaniem oprogramowania na stacjach kontroli pojazdów (SKP) składam petycję w imieniu własnym w sprawie projektu z dnia 9 sierpnia 2022 r. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540) – dalej „projekt ustawy”.

W rezultacie obrad w dniach 29 września, 4 i 6 października 2022 r. podkomisja nadzwyczajna infrastruktury w sprawozdaniu przedstawiła jednolity tekst projektu ustawy, który nie został przyjęty.

Procedowany projekt ustawy nie zawiera istotnej zmiany dotyczącej wyliczenia wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Ważne jest, aby brzmienie delegacji ustawowej swoim zakresem obejmowało coroczną aktualizację cen, także w trakcie roku kalendarzowego. Wprowadzenie w art. 84a ust.2 poniższego brzmienia pozwoli na legalną możliwość stosowania przy każdej zmianie przepisów, w tym wyliczania wysokości opłat:

„2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni, w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednoczenia stosowanych dokumentów oraz na koniec każdego roku lub w trakcie roku kalendarzowego koszty wykonywania badań technicznych, o ile są wymagane”;

Uzasadnienie

Projekt ustawy niezależnie od przyjęcia lub odrzucenia poprawek dotychczas wniesionych przez różne podmioty, zawiera w moim przekonaniu wady prawne.

Przepisy ustawy - będącej jednym z podstawowych aktów normatywnych regulujących kwestie np. prowadzenia działalności związanej z systemem badań technicznych - wprowadzają zasady, których konsekwencją będzie:

- zwiększony koszt prowadzenia działalności,
- zamykanie się stacji kontroli z powodu utraty potencjału finansowego (załącznik nr 1 – nie wszyscy wysyłają powody zaprzestania działalności),
- migracja diagnostów samochodowych do innej pracy (zawodu), niekoniecznie z wykorzystaniem posiadanych kwalifikacji,

- destabilizacja rynku badań technicznych pojazdów.

Negatywne następstwa wynikać będą w pewnej części z jego niekonstytucyjnego charakteru.

W kwestii opłat za przeprowadzane badania techniczne uwagę zwraca wystąpienie Biura Rzecznika Praw Obywatelskich z 17 grudnia 2021 r. podpisanego przez Dyrektora Piotra Mierzejewskiego, Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego. W piśmie tym Rzecznik informuje Ministerstwo Infrastruktury o problemie niepodnoszenia opłat za badania, ale problem widzi ogólnie w unormowaniach Konstytucji związanych z wolnością działalności gospodarczej. Nie porusza nigdzie kwestii, że Ministerstwo powoduje szkodę w mieniu przedsiębiorców w rozumieniu art. 417¹ §4 k.c. Nie jest w tym piśmie wyartykułowana opinia, że istnieje w tej sprawie obowiązek wydania aktu normatywnego, a jego niewydanie doprowadza do wyrządzenia szkody. Rzecznik postuluje tylko zbadanie sprawy przedstawionej przez stowarzyszenia branżowe z Warszawy oraz z Krosna (oddział SITK RP). Również w interpelacjach poselskich są postulaty niepoparte argumentami dotyczącymi przyczyn prawnych pomniejszania płynności finansowej przedsiębiorców tej branży.

Po nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym ogłoszonej w Dz.U. nr 173 poz. 1808 w 2004 r. minister ds. transportu w 2004 r na podstawie art. 84a ust.2 określił w drodze rozporządzenia wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów. Jednak wątpliwe jest, czy wydał rozporządzenie zgodnie z tym co zostało zawarte w delegacji ustawy. W przedmiotowej sprawie minister ds. transportu tylko połowicznie wykonał raz ten zapis, a w kolejnych latach dodawał pozycje w tabeli opłat bez bieżącego uwzględniania kosztów wykonania badań technicznych tj. bez delegacji ustawy. Potwierdzeniem są:

- 1) **Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji z dnia 5 czerwca 2020 r. wysłane do SITK RP o/Krosno w odpowiedzi na złożoną petycję do ministra ds. transportu, wybrany cytat:**

„Prace legislacyjne nad aktami wykonawczymi z zakresu badań technicznych pojazdów, w tym regulującymi wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, będą mogły zostać podjęte po pełnym wdrożeniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/UE (Dz.Uz.UEL127 z29.04.2014, str. 51) do polskiego porządku prawnego. Jednocześnie po zmianie upoważnienia ustawowego nowe stawki opłat za badania techniczne mogłyby zostać uzgodnione w ramach aktów wykonawczych.”

- 2) **Udzielona odpowiedź w dniu 25 sierpnia 2022 r. przez personel Ministra ds. transportu na wniosek złożony w dniu 27 lipca 2022 r. w sprawie realizacji delegacji ustawy oraz sposobu wyliczenia wysokości opłat w poszczególnych latach (począwszy od 2004 roku) za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, wybrane cytaty:**

a) *„Z wytycznych, o których mowa w art. 84a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawa o ruchu drogowym wynika, że wydając rozporządzenie, minister właściwy do spraw transportu powinien uwzględnić koszty wykonywania badań. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nie stanowi o obowiązku „waloryzacji cennika” przez Ministra Infrastruktury. Również projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48) nie wprowadza mechanizmu automatycznej waloryzacji wysokości opłaty za przeprowadzenie badań technicznych w upoważnieniu ustawowym, o którym mowa w art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej. Taka zmiana wykraczałaby poza zakres projektu ustawy, który ma na celu prawidłowe wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 r., str.51, z późn. zm.). Zwracam przy tym uwagę, że preambuła do ww. dyrektywy wyraźnie*

stanowi, że badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i niedrogie, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy.”

b) „...Ministerstwo Infrastruktury, wobec braku ustawowego obowiązku w tym zakresie, nie dokonywało rocznych analiz, o których mowa we wniosku...”.

Żaden przepis w ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie uzależnia ustalenia wysokości opłat od podanych przez stronę rządową argumentacji, udzielonych w odpowiedziach lub stanowiskach na inne zapytania i pisma, takich jak, że rozporządzenie ustaliło wysokość opłat, a jeżeli chodzi o koszty wykonywania badań technicznych, to jest to bardziej sprawa ekonomiczna niż prawna. Strona rządowa podnosi, że w Polsce od 2004 roku przybyły miliony nowych samochodów, a więc stacje kontroli pojazdów mają o wiele więcej zleceń i opłaca się ta działalność nawet przy niepodnoszonej wysokości opłaty. Podaje się nadto argument, że rejestrują się nowi przedsiębiorcy, którzy tę działalność rozpoczynają, mimo, że stawka badań jest na tym samym poziomie od wielu lat. Strona rządowa podaje argument, że przedsiębiorcy tej branży w Polsce mało rygorystycznie przeprowadzają badania pozyskując w ten sposób dużo środków finansowych. Personel Ministra ds. transportu powołuje się także na jedną preambułę, a pomija inne preambuły, które mają pośredni wpływ na koszty wykonywania badań technicznych pojazdów. Uważam, że teraz i w późniejszym okresie rozporządzenie musi odpowiadać merytorycznej treści dyrektywnej zawartej w upoważnieniu ustawowym. Co istotne, bez zapewnienia przedsiębiorcom bezpieczeństwa finansowego nie jest możliwe osiągnięcie wysokiej jakości badań technicznych. Należy w szczególności mieć na uwadze, że poprzednią dyrektywę 2009/40/WE uchylono w całości, więc transponując nowe przepisy unijne do prawa krajowego można wszelkie dotychczasowe uchybienia w systemie badań technicznych pojazdów zniwelować, aby osiągnąć cel podany w nowej dyrektywie.

Niestety z przedstawionym przez stronę rządową stanem rzeczy w tych innych odpowiedziach lub stanowiskach nie można się zgodzić, gdy dokona się także dokładnej analizy informacji uzyskanych na stronach GUS, CEPiK, Sejmu RP i innych medialnych źródeł. Nie ma żadnych wątpliwości że:

- ustawa nie zawiera instrumentarium prawnego corocznego wyliczania wysokości opłat za przeprowadzane badania techniczne pojazdów, a organ władzy wykonawczej od 18 lat nie dąży do zmiany raz wydanego rozporządzenia w sprawie wysokości opłat, a powinien z powodu pojawiających się nowych pozycji w tabeli opłat,

- składane od wielu lat pisma i petycje odnośnie nowelizacji cennika w zmieniających się realiach prowadzenia stacji kontroli pojazdów są marginalizowane. Mimo udzielenia jednej poprawnej odpowiedzi ze strony rządowej w zawiadomieniu o sposobie załatwienia petycji z dnia 5 czerwca 2020 r. wysłanego do SITK RP o/Krosno (vide: pkt 1) – praktycznie nie uwzględniono podanego działania w projekcie ustawy.

- słuszność przeprowadzenia nowelizacji przepisów potwierdza stan faktyczny ilości przeprowadzanych badań technicznych pojazdów w RP przypadających na jedną stację kontroli pojazdów:

- w 2004 roku wg. ilości wykonanych badań technicznych pojazdów było to 4 tys.

- w 2022 roku wg. ilości wykonanych badań technicznych pojazdów było to 3,6 tys.

- argumentacja przedstawiana przez personel ministra ds. transportu, ma niewiele wspólnego ze stanem faktycznym przy formułowaniu opłacalności funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. To brzmienie w ustawie wskazuje jaką należy przyjąć regułę postępowania.

Porównując 2004 rok z 2022 rokiem wg. ilości wykonanych badań technicznych przypadających na jedną stację kontroli pojazdów należy odnotować, że jest ich mniej w 2022 roku. Wyliczając obecnie koszty wykonywania badań technicznych należy określić ile wynosi roboczogodzina. Przy ustalaniu wysokości opłat należy uwzględnić ile wyniesie koszt postawienia nowego obiektu i jego wyposażenia, oraz w jakim czasie dokona się amortyzacja środków trwałych, uwzględnić wynagrodzenie diagnostów, ZUS i inne wydatki związane z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów. Do podanych kryteriów należy doliczyć zysk jaki może miesięcznie osiągnąć inwestor.

Obecnie typowy obiekt tj. Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów, wykonywana jest najczęściej w technologii budowlanej, tzw. płyta warstwowa na konstrukcji stalowej. Przy powierzchni zabudowy wynoszącej około 250 m², koszt realizacji budynku i wyposażenia technologicznego w październiku 2022 roku mógł wynieść około 900 000 - 1 200 000 zł (netto). Postawienie budynku z wykorzystaniem technologii budowlanej tradycyjnej (murowanej) podnosi koszt o około 30%. Należy mieć na uwadze, że nie każdemu przedsiębiorcy uda się uzyskać dotacje z UE.

Z otrzymanych w 2022 roku informacji od przedsiębiorców wynika, że średni miesięczny koszt wykonania badań technicznych pojazdów wynosi 32 tys. zł. Według mojej oceny do wyliczenia należy dodać przewidywany koszt inflacji w następnym roku kalendarzowym + wzrost wynagrodzenia i ZUS w kolejnym roku + zysk jaką może osiągnąć przedsiębiorca.

Przykład wyliczenia wysokości opłat za badania techniczne na 2023 rok wg cen netto.

Miesięczny koszt w 2022 roku z uwzględnieniem amortyzacji środków trwałych 32 tys. zł.

32 tys. zł x przewidywana w 2023 prognoza centralna inflacji 13.6 % = 4,3 tys. zł

Średni miesięczny wzrost wynagrodzenia w 2023 roku + ZUS (2 diagnostów) – 1,6 tys.

Miesięczny zysk dla inwestora – 8 tys. zł.

Razem: 45,9 tys. zł.

Średnia miesięczna liczba godzin funkcjonowania stacji kontroli pojazdów – 168

1 roboczogodzina = 60 minut

Tabela opłat poz. 1,2 minimalny czas badania technicznego wraz czynnościami logistyczno-administracyjnymi – 36 min

Rg= 45900 zł : 168 = 273,20 zł

Wyliczona wysokość za badanie techniczne określone w tabeli opłat poz. 1.2 wyniesie:

273,20 zł. : 60 minut x 36 minut = 163,90 zł

Należy dodać, że amortyzacja budynku niemieszkalnego, dla którego stawka amortyzacyjna z wykazu stawek amortyzacyjnych wynosi 2,5 % może trwać aż do 40 lat, minimum 10 lat.

Ponadto w 2024 roku wg przedstawionego wyliczenia wysokość opłaty za badania techniczne może być niższa, gdy podane kryteria będą mniejsze.

Podsumowując: mimo, że przybyły miliony nowych samochodów, stacje kontroli pojazdów nie mają wiele więcej zleceń, ich przychody/dochody nie zwiększają się. Nowi przedsiębiorcy otwierając stacje kontroli pojazdów nie zawsze biorą pod uwagę stawki za badanie techniczne pojazdów, po prostu mają pieniądze to inwestują. Nie sprawdzają wiarygodności podawanych przekazów strony rządowej, jak i wyniku finansowego rozpoczęcia tej działalności.

Fałszywie optymistyczna argumentacja personelu ministra ds. transportu, została oparta na:

- statystykach zarejestrowanych pojazdów,
- ilości otwieranych stacji kontroli pojazdów,
- być może celowym zaniechaniu nowelizacji stawek np. z powodów politycznych (utrata wyborców), co nie powinno mieć miejsca.

Nie do przyjęcia są także głoszone przez personel ministra ds. transportu ustalenia cen minimalnych za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Powinny to być ceny sztywne (art. 537 Kc.) wraz z określeniem minimalnego czasu wykonania badania technicznego.

Uważam, że strona rządowa powinna w odniesieniu do tego zagadnienia ustalać corocznie rzeczywiste koszty wykonania badań technicznych, jako wartość niezbędną do wyliczenia opłat za badania techniczne pojazdów. Słuszność wprowadzenia nowelizacji ustawy potwierdza stan faktyczny ilości przeprowadzanych badań technicznych pojazdów w RP przypadających na stację kontroli pojazdów, jak i ciągle zmieniające się warunki finansowe prowadzenia działalności.

Projektodawca w projekcie ustawy nie umieścił delegacji pozwalającej na realizację złożonych deklaracji przez personel ministra ds. transportu w sprawie nowelizacji cennika zawartych w udzielonych odpowiedziach pkt 4 i 6 załączonych dokumentów i na złożone interpelacje w Sejmie nr 2299, 24117 i 28483. W interpelacji 28529 minister ds. transportu wskazał „*Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi obecnie prac legislacyjnych w zakresie zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261)*”. **Mając na uwadze udzieloną odpowiedź w interpelacji 28529 i odpowiedź na petycję i złożony wniosek (vide: 1 i 2), gdy nie nastąpi zdecydowana reakcja władzy ustawodawczej, jakkolwiek minister ds. transportu nie zdecyduje się na prace legislacyjne w zakresie nowelizacji cennika badań technicznych.**

Działanie poprzednich i obecnego ministra ds. transportu zmierzało i zmierza do destabilizacji rynku badań technicznych pojazdów, w tym zamykania (bankructwa) lub ewentualnego przekształcania stacji kontroli pojazdów w inną użyteczność publiczną. Pani Marszałek w wielu dziedzinach życia uaktualnieniu ulegają płace, rosną koszty eksploatacji i utrzymania różnych podmiotów, w tym stacji kontroli pojazdów. Zwracam się prośbą o zadbanie o wydolność finansową branży związanej z systemem badań technicznych.

Wprowadzenie proponowanych zmian zawartych w petycji będzie spełniać postulat jasności i przejrzystości stosowania norm prawnych. Ponadto wszystkim powinno zależeć na możliwości wywiązania się z ustalonego obowiązku prawnego, aby nie powodował negatywnych skutków.

W związku z powyższym, z uwagi na konsekwencje jakie mogą nastąpić po wprowadzeniu w życie projektu ustawy (druk 2540) oraz mając na względzie poważne wątpliwości co do utrzymania się na rynku wielu podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wpływu na moją działalność, zwracam się do Pani Marszałek z prośbą o podjęcie działań celem wprowadzenia do projektu ustawy proponowanej zmiany.

W związku z powyższym wnoszę o:

- 1) rozpatrzenie petycji przez Komisję do Spraw Petycji przed kolejnymi obradami Podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540);
- 2) wniesienie poprawki do projektu ustawy, która doprowadzi do właściwego kształtowania potencjału finansowego podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów;

3) w przypadku braku wniesienia poprawki odrzucenie projektu ustawy w całości.

Z poważaniem

Dodatkowo do petycji załączam:

1. Zanonimizowaną kopię pisma otrzymanego od podmiotu prowadzącego stacje kontroli pojazdów.
2. Udzieloną odpowiedź w dniu 25 sierpnia 2022 r. przez personel Ministra ds. transportu na wniosek złożony w dniu 27 lipca 2022 r. w sprawie realizacji delegacji ustawy oraz sposobu wyliczenia wysokości opłat w poszczególnych latach.
3. Pismo BIURO RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego z dnia 17.12.2021r. skierowane do Bogdana Oleksiaka Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury zamieszczone na stronie https://bip.brpo.gov.pl/sites/default/files/2021-12/MI_koszty_badan_samochodow_17.12.2021.pdf
4. Udzielona odpowiedź z dnia 12.01.2022 na pismo wskazane w pkt 2 - zamieszczone na stronie <https://www.motofaktor.pl/wp-content/uploads/2022/01/Odp.-do-BRPO-w-sprawie-zgodnosci-przepisow-rozporzadzenia.pdf>
5. Petycja SITK RP o/Krosno z dnia 12.03.2020 skierowana do Prezesa Rady Ministrów. <https://www.dlid.pl/8-szkolenia/735-petycja-12-03-2020.html>
6. Udzieloną odpowiedź z dnia 5.06.2020 na petycję wskazaną w pkt 5.

Do wiadomości otrzymują:

- 1) BIURO RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego.
- 2) SITK RP o/Krosno.
- 3) JaPa Software z Łodzi - producent oprogramowania.
- 4) Poseł Paweł Olszewski, przewodniczący Komisji Infrastruktury - dotyczy rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (**druk nr 2540**).
- 5) Poseł Piotr Król, przewodniczący Podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (**druk nr 2540**).