



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno

38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12

e-mail: biuro@klubdiagnosty.pl, www.klubdiagnosty.pl

REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 11 grudnia 2018 r.

Posłowie na Sejm RP

Dotyczy: Odrzucenie wyjątkowo kontrowersyjnego projektu ustawy – o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr. 2985), który wpłynął do Sejmu RP w dniu 2 listopada 2018 r.

Szanowni Państwo

Pan Premier Mateusz Morawiecki przesyłając projekt (druk nr 2985) w dniu 2 listopada 2018 roku na ręce Marszałka Sejmu RP - Pana Marka Kuchcińskiego być może był wprowadzany w błąd przez Ministerstwo Infrastruktury, bowiem zawarte rozwiązania prawne zamieszczone w projekcie ustawy – o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw znacząco wykraczają poza Dyrektywę 2014/45/UE, czyniąc tym samym Transportowy Dozór Techniczny jako jedyny i właściwy podmiot, który zarobi miliardy złotych, przy jednoczesnych obciążeniach finansowych właścicieli stacji kontroli pojazdów, diagnostów samochodowych i obywateli posiadających pojazdy.

W ostatnich dniach w Sejmie odbyły się następujące posiedzenia komisji podczas których omawiano planowane zmiany wynikające z druku Sejmowego nr 2985:

1. 20.11.2018 r. - posiedzenie Podkomisji stałej do spraw mikro, małych i średnich przedsiębiorstw¹,
2. 22.11.2018 r. - posiedzenie Parlamentarnego Zespołu na rzecz Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego²,
3. 23.11.2018 r. - posiedzenie Komisji Infrastruktury³,
4. 4.12.2018 r. - posiedzenie Komisji Infrastruktury (kontynuacja)⁴.

¹ http://sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/transmisje_arch.xsp#76701C6B431EF903C1258346003A640C

² http://sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/transmisje_arch.xsp?rok=2018&month=11#4AE708410310E025C125833600527C8A

³ http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/transmisje_arch.xsp?rok=2018&month=11#E4103B83FE15AFFEC125834D002D9588

⁴ http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/transmisje_arch.xsp#036CC0EFD5B6CD08C125835200408C5F

W trakcie posiedzeń wskazanych Komisji Sejmowych wyszły na jaw nowe fakty, których ujawnienie spowodować powinno odrzucenie w całości rzonego projektu. Otóż w trakcie posiedzeń debatowano o następujących, wyjątkowo kontrowersyjnych zagadnieniach:

1. Kontrola NIK i ankieta. Związek Powiatów Polskich wskazał, że: „*Innymi słowy - najpierw NIK otrzymał od TDT listę powiatów, w których potencjalnie sytuacja z nadzorem może być najgorsza, następnie przeprowadził tam kontrolę, stwierdził, że sytuacja jest zła, po czym tak sformułowany wniosek został przez resort transportu uogólniony na sytuację w całym kraju. Z korzyścią dla TDT otrzymującego znaczący zakres władzy i dodatkowych środków. Drugim argumentem przemawiającym w ocenie Ministerstwa Infrastruktury za zmianami było nieprzygotowanie powiatów do podjęcia nowych zadań wynikających z transponowanej dyrektywy. Ankiety, która była wypełniana przez powiaty w dobrej wierze i obejmowała w szczególności pytania o wymogi kwalifikacyjne pracowników nie wynikające z obecnie obowiązujących przepisów. Trudno zatem wymagać, że powiaty – bez dodatkowych środków – będą antycypowały przyszły stan prawny i z wyprzedzeniem się do niego dostosowywały. Zresztą w oparciu o to kryterium można przyjąć, że TDT jest również nieprzygotowany, skoro w pierwszym roku na zbudowanie odpowiednich struktur będzie potrzebował wydać ok. 40 mln zł i zatrudnić nowych pracowników. Czy rzeczywiście zatem chodzi tylko o skuteczne wdrożenie dyrektywy?*⁵
2. Negatywna opinia Rzecznika MŚP. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców wydał negatywne stanowisko w sprawie projektu ustawy wskazując jednocześnie, że Dyrektywa 2014/45/UE zgodnie z zasadą „UE + zero” nie wymaga na projektodawcy konieczności organizowania nowego systemu nadzoru i kontroli nad stacjami kontroli pojazdów.
3. Negatywna opinia Związku Przedsiębiorców i Pracodawców. ZPP stwierdził, że projekt ustawy stoi w niektórych elementach w sprzeczności z postanowieniami ustawy Prawo przedsiębiorców, będącej jednym z elementów Konstytucji dla Biznesu, a także powoduje, iż polscy przedsiębiorcy, w szczególności ci z sektora MSP, będą narażeni na dodatkowe koszty.⁶
4. Odebranie niektórych czynności Urzędom Miast i Starostwom Powiatowym. Na mocy projektowanych przepisów zamiast wzmocnić rolę Samorządów wprowadza się totalne ograniczenia. Wystarczy wzmocnić funkcjonowanie obecnego nadzoru nad SKP (Urzędy Miast/ Starostwa Powiatowe) bez wywracania wszystkiego do góry nogami. Zasadnym byłoby wywarcie szczególnego nacisku na odpowiednie przygotowanie personelu zajmującego się kontrolą, także aby nie było sugerowania z jaką jednostką doradcą stacja kontroli pojazdów i diagnostyki samochodowej powinni współpracować albo jakiego programu do prowadzenia dokumentacji używać.
5. Koszty wdrożenia projektu. Oszacowano nowe wydatki właścicieli pojazdów na łączną sumę na poziomie **2 639.74 mln** zł w okresie 10 lat (wcześniejszy projekt zakładał obciążenie finansowe właścicieli pojazdów w okresie 10 lat na poziomie 1 566,98 mln zł). Powyższe

⁵ <http://wartowiedziec.pl/serwis-glowny/53-felietony/48703-cala-wladza-w-rece-tdt>

⁶ <http://zpp.net.pl/stanowisko-zpp-ws-projektu-ustawy-o-zmianie-ustawy-prawo-o-ruchu-drogowym-oraz-niektorych-innych-ustaw-z-dnia-2-pazdziernika-2018-roku/>

wykazał prof. dr hab. Waldemar Paruch (Kancelaria Prezesa Rady Ministrów – Pełnomocnik Prezesa Rady Ministrów – Szef Centrum Analiz Strategicznych).

6. Powiązania personalne. Marek Chodkiewicz pracował w Najwyższej Izbie Kontroli – obecnie pełni funkcję Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Marek Chodkiewicz **skłamał na mównicy Sejmowej** w dniu 22.11.2018 r., wskazując, że Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców, cytat „*cofnął swoje wcześniejsze buńczuczne wystąpienia i po prostu nie znał był na tym stanowisku niewiele czasu nie znał tych danych nie dysponował tymi danymi*”. Rzecznik MŚP podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu 04.12.2018 r. stwierdził, że z niczego się nie wycofał. Ponadto kwestia wypowiedziana przez p. Marka Chodkiewicza podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu 23.11.2018 r. dotycząca utajnienia pytań egzaminacyjnych, cytat „*Bardzo trudno jest mi odpowiedzieć na to pytanie no bo niestety pytania są tajne tak no na tym polega sprawdzanie umiejętności i sprawdzanie wiedzy to nie jest tak no nie ma innej formy tak no niestety*”, świadczy o braku powagi w temacie. Przytoczona wypowiedź absolutnie nie wyjaśnia przyczyn utajnienia pytań egzaminacyjnych. Z niezrozumiałych przyczyn pytania za wszelką cenę próbuje się utajnić pozbawiając tym samym możliwości weryfikacji pytań i odpowiedzi przez zainteresowanych.
7. Powiązania personalne. Bogdan Oleksiak przed objęciem funkcji Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury pracował na wysokim stanowisku w Transportowym Dozorze Technicznym.
8. Projekt ustawy być może został napisany pod pełną kontrolą personelu TDT. Jeżeli jest to prawdą co wykazywano podczas posiedzeń Komisji Sejmowych to należy uznać ten fakt za wielki skandal. Jeżeli TDT uczestniczył w procesie tworzenia procedowanych przepisów i na niektórych posiedzeniach reprezentował wręcz stronę Rządową – to słynna afera „Rywina” może być mniejsza niż sytuacja wynikająca z przygotowanego projektu druku Sejmowego nr 2985.
9. Miliardy złotych wg projektu mają zasilić kasę TDT. Tak więc największym beneficjentem związanym z wdrożenia przepisów będzie TDT, co obrazuje art. 82 ust. 3 projektu.
10. Budowa stacji kontroli pojazdów TDT. Pierwotny projekt z 2016 roku zakładał także budowę stacji kontroli pojazdów przez TDT na terenie całego kraju (kolejna wersja projektu wskazywała budowę Centrum Badawczych TDT) oraz przejęcie niektórych badań technicznych (np. ADR). Wprawdzie chwilowo zostały takie zapisy usunięte z projektu, jednakże kwestią czasu jest powrót do planowanych wcześniejszych zamiarów budowy lub przejęcia stacji diagnostycznych przez TDT oraz przejęcia przez TDT kolejnych badań technicznych. Takie działania zmierzają jedynie do upadku funkcjonujących obecnie stacji kontroli pojazdów.
11. Utajnienie prac nad projektem bez konsultacji. Projekt zmiany ustawy nie został poprawnie skonsultowany. Jedyne konsultacje miały miejsce w 2016 roku – wówczas strona Rządowa jak i strona społeczna bardzo krytycznie odniosła się do wprowadzania radykalnych rozwiązań dotyczących funkcjonowania stacji kontroli pojazdów w przyszłości. Następnie projekt był wielokrotnie zmieniany bez możliwości jego konsultacji.

12. Skutki wprowadzenia ustawy odzwierciedla przedstawiona podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu 4 grudnia 2018 r. ocena projektu przez właściciela firmy „SUNRISE” P.H.U. z Łodzi Pana Grzegorza Krzemienieckiego, w tym cytat „*Ta ustawa jest jak koń trojański*”.
13. W obliczu podanych faktów (podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu 4 grudnia 2018 r.), że np. jeden z Urzędów Miast odmówił przeprowadzenia wspólnej kontroli stacji kontroli pojazdów z inspektorami NIK i TDT, należy sprawdzić, czy kontrola NIK w odniesieniu do Starostw i Urzędów Miast powinna dotyczyć stacji kontroli pojazdów.
14. Kpina z bezpieczeństwa ruchu drogowego – badania techniczne poza SKP. Projekt zakłada możliwość przeprowadzania badań technicznych niektórych pojazdów u rolnika koło zagrody z inwentarzem. Z jednej strony Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, jak ważnym dla wszystkich uczestników ruchu drogowego jest stan techniczny pojazdów, a z drugiej strony wskazuje się, że badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej może być przeprowadzone poza stacją diagnostyczną. **Badanie techniczne poza SKP nigdy nie będzie przeprowadzone we właściwy sposób, czego należy mieć świadomość!**
15. Niskie kompetencje pracowników TDT. Wymagania stawiane kandydatom na diagnostów są wysokie i szczegółowo opisane w projekcie ustawy. Diagnosta winien się legitymować stosownym wykształceniem i praktyką na stanowisku napraw lub obsługi pojazdów. Inspektor TDT może natomiast w myśl projektowanych przepisów być fryzjerem lub kosmetyczką bez żadnej praktyki związanej z motoryzacją.
16. Inspektor TDT zgodnie z podaną normą w projekcie (art. 86j ust. 3) może pozyskiwać wiedzę od firmy prowadzącej doradztwo i bezpośrednią pomoc oraz od producentów czy dostawców oprogramowania, więc dlaczego wiedzą tą nie mogą być objęci kandydaci na diagnostów samochodowych i świadczący pracę diagnostów samochodowi?
17. Kompetencje stacji kontroli pojazdów. Aby zostać diagnostą samochodowym należy ukończyć szkolenie i zdać egzamin. Nie ma znaczenia gdzie diagnosta będzie później pracował (na podstawowej czy okręgowej SKP). Projekt zabrania przeprowadzania wszystkich badań technicznych o dmc. do 3,5 tony w stacjach podstawowych (np. badanie dodatkowe VAT, pojazdy zabytkowe) pomimo faktu, iż nie trzeba w celu przeprowadzenia tych badań używać dodatkowych urządzeń odróżniających podstawową stację kontroli pojazdów od okręgowej. Diagnostów zdobywają uprawnienia przecież w jeden sposób. Dlaczego zatem podstawowym SKP zabrania się przeprowadzania wszystkich badań technicznych? Ponadto odebrano już wcześniej podstawowym SKP (od. 01.01.2016 r.) możliwość przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep o dmc pow. 3,5 tony, a przedsiębiorcy muszą płacić podatki od nieruchomości, która jest obecnie niewykorzystywana.
18. Nowy „podatek” – opłata jakościowa, od której przedsiębiorca będzie musiał na własny koszt odprowadzić podatek dochodowy, także podatek od towarów i usług (VAT). Nie został określony status prawny tej opłaty, czy jest np. opłatą administracyjną albo czy powinna być kosztem dla firmy. Projekt zawiera wprowadzenie opłaty jakościowej stanowiącej przychód TDT. Opłata jakościowa w wysokości 3,50 zł, o której mowa w art. 84 ust. 4 oraz odsetki za zwłokę i ściągnięte należności z tytułu tych opłat stanowi dodatkowe obciążenie finansowe dla

właścicieli SKP. Opłata jakościowa w myśl projektu ma być przekazywana od każdego przeprowadzonego badania technicznego do TDT.

19. Brak waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów. W ostatnich latach drastycznie wzrosły koszty prowadzenia stacji kontroli pojazdów, a ceny określone w tabeli opłat za badania techniczne pojazdów nie ulegają zmianie od ponad 14 lat. Wzrosły m.in. koszty energii, prądu, gazu, wody, koszty zatrudniania pracowników przy jednoczesnej zmianie podatku VAT z 22 na 23%. Obecnie, zamiast choćby zwaloryzować ceny określone w tabeli opłat za badania techniczne pojazdów o wskaźnik inflacji, wprowadza się kolejne daniny w postaci opłaty jakościowej. Ponadto odbiera się przychody stacjom kontroli pojazdów poprzez przeniesienie niektórych czynności do TDT jak choćby tabliczki znamionowe czy niektóre zmiany konstrukcyjne.
20. Kara dla obywateli. Projekt ustawy wprowadza oprócz kar finansowych dla właścicieli SKP (10.000zł) i dla diagnostów (2000zł) karę finansową dla właścicieli pojazdów, którzy przedstawią pojazd w celu przeprowadzenia badania technicznego po wyznaczonej dacie w wysokości odpowiadającej 50% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego (art. 84 ust. 9). Rodzi się wiele pytań w przedmiotowym zakresie. Dlaczego należy karać obywatela, którego pojazd zaparkowany jest w garażu i nie uczestniczy w ruchu drogowym oraz nie posiada ważnego badania technicznego? Przecież zdarzają się różne sytuacje losowe jak np. przewlekła choroba, wyjazd za granicę itp. Naszym zdaniem na właściciela/posiadacza, który spóźnił się z przedstawieniem pojazdu do badania technicznego powinien być obecnie i w przyszłości stosowany interwał czasowy corocznie.

Kontrowersji w związku z projektem ustawy jest znacznie więcej niż powyższe 20 punktów

Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym to ponad normatywna rewolucja, jest jak koń trojański dla rządzących, który został postawiony przez projektodawcę, a posłowie mogą wprowadzić go do obiegu prawnego szkodząc sobie, obywatelom, systemowi badań technicznych, w tym działalności stacji kontroli pojazdów i diagnostom samochodowym. Od samego początku projekt ustawy przekazany do konsultacji społecznych wzbudzał kontrowersje z powodu wprowadzonych w nim dyspozycji prawnych. Ponadto wśród personelu administracji rządzącej w przekazywanych pismach po konsultacjach społecznych nie znalazły uznania propozycje rozpoznania uwag związanych z poddaniem projektu ponownej weryfikacji lub zorganizowania warsztatów legislacyjnych z udziałem interesariuszy w zakresie procesu tworzenia dobrego prawa. Zdarzeniem budzącym od samego początku wątpliwości było powołanie grupy roboczej, do której tendencyjnie powołano podmioty z pominięciem tych co mogli przedstawić zdanie odrębne w odniesieniu do poczynionych ustaleń. Dziś część uczestników powołanej grupy roboczej odcina się od kształtu proponowanych dyspozycji prawnych. Za symptomatyczne należy uznać wszelkie negatywne ustalenia w zakresie kontroli urzędów nad sprawowanym „nadzorem” nad stacjami kontroli pojazdów w kontekście środków pieniężnych jakie były przeznaczane na realizację zadań przez organy administracji samorządowej, a tym co teraz się proponuje, gdy „nadzór” ma pełnić TDT w Warszawie. Projekt ustawy zawiera rygor, karanie i cofanie uprawnień diagnostom z powodu np. braku użycia urządzenia do regulacji ciśnienia w ogumieniu. Oznacza to, że projektodawca być może nie przeanalizował wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 kwietnia 2016 r. (II GSK 2487/14), gdzie wskazano, że: „*Sankcja wynikająca z art. 84 ust. 3 w związku z ust. 4 ustawy*

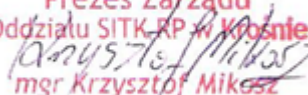
Prawo o ruchu drogowym, czego nie sposób nie dostrzec, jawi się jako nader surowa. Poza cofnięciem uprawnień do wykonywania badań technicznych nie przewidziano tutaj żadnej gradacji sankcji wobec diagnosty, przykładowo ze względu na małą istotność zarzucanych diagnoście nieprawidłowości z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy też niewielki zakres nie dopełnionych czynności.” Naszym zdaniem nigdy nie należy stawiać znaku równości pomiędzy diagnostą, który w ferworze wykonywanych czynności nie użyje wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego (np. urządzenia do sprawdzenia ciśnienia w ogumieniu) do diagnosty, który nie sprawdzi hamulców, zadymienia spalin i oświetlenia. Jest to po prostu niesprawiedliwe, a w świetle rzezonego projektu obydwaj zostaną potraktowani tak samo – cofnięcie uprawnień. Być może intencje projektodawcy w tym zakresie były inne, jednakże liczą się fakty i dokonane zapisy ustawowe. Istotnym jest, iż Ministerstwo właściwe ds. Transportu nie zrobiło praktycznie nic, aby wzmocnić obowiązujący system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, a w zamian zaproponowano kontrowersyjne rozwiązania burzące i wywracające do góry nogami funkcjonujący system badań technicznych pojazdów. Tak nie tworzy się dobrego i czytelnego dla wszystkich prawa.

Reasumując, do wdrożenia Dyrektywy 2014/45/UE tak naprawdę Polsce brakuje bardzo niewiele (np. szkolenia przypominające dla diagnostów). Każdy dostrzeża, że zaproponowane zmiany w projekcie ustawy wykraczają poza ramy Dyrektywy, skutkiem czego jedynie Transportowy Dozór Techniczny ma zostać jedynym i słusznym podmiotem w Polsce, który zarobi na tym ogromną ilość pieniędzy. Uważamy, że jedynym słusznym rozwiązaniem jest odrzucenie projektu ustawy – o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr. 2985) w całości i rozpoczęcie rozmów od nowa z podmiotami, które mają doświadczenie teoretyczne i praktyczne w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów i prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

Z poważaniem


Sekretarz Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie
mgr inż. Jacek Bućko



Prezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie

mgr Krzysztof Mikosz