

Łódź, dnia 14 lipca 2022 r.

„SUNRISE PHU” Grzegorz Krzemieniecki
ul. A. Sacharowa 21/31
92-524 Łódź
biuro@sunrise-phu.pl
tel. 512232712

Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa
e-mail: kontakt@kprm.gov.pl

PETYCJA

dotyczy podjęcia inicjatywy ustawodawczej w zakresie wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

Szanowny Panie Premierze,

działając na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz.U. z 2018 roku, poz. 870) w imieniu własnym, jako podmiot zajmujący się wdrażaniem oprogramowania na stacjach kontroli pojazdów (SKP), zwracam się z prośbą o pilne podjęcie inicjatywy ustawodawczej odnośnie wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. W szczególności dotyczy:

1. **Możliwości corocznej waloryzacji wysokości opłat.**

W odniesieniu do art. 84a. w zw. z ust. 1 pkt 3 lit. a i b z uwzględnieniem obecnego projekt UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 dotyczącym wyliczenia wysokości opłat ważne jest, aby brzmienie delegacji ustawowej swoim zakresem obejmowało coroczną aktualizację cen nie tylko za przeprowadzanie badań technicznych. Wprowadzenie podanych poniżej brzmień pozwoli na legalną możliwość waloryzacji wysokości opłat, o których mowa w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Proponuję rozważenie wprowadzenia w projekcie UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 r. następujących zmian:

1) dodać: art. 84a w ust 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na koniec każdego roku wysokość opłat na następny rok kalendarzowy za:”

2) zmienić: art. 84a ust.2 otrzymuje brzmienie:

„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 koszty wykonywania badań technicznych.”;

3) zmienić: art. 84b w ust. 1 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) na koniec każdego roku wysokość opłat na następny rok kalendarzowy za:”

4) zmienić: art. 84b w ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) na koniec każdego roku koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, oraz zasady proporcjonalności opłat;”

5) zmienić: art. 84b w ust. 3 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) na koniec każdego roku wysokość opłat na następny rok kalendarzowy za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty”

6) zmienić: art. 84b w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na koniec każdego roku koszty związane z wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty.”;

2. Dostępu do danych w CEP

W projekcie UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 r. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzono następującą nowelizację w art. 1:

Pkt 13 c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Rażącem naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest:

(...) 3) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez zapewnienia dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, z zastrzeżeniem art. [80bc;^{1\)}](#)

Pkt. 14) po art. 83c dodaje się art. 83d–83n w brzmieniu:

Art. 83j. 14. Rażącem naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:

(...) 4) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 3 i 4, art. 81 ust. 11a, art. 86 ust. 1 oraz art. 132 ust. 5, z zastrzeżeniem art. [80bc;^{1\)}](#)

Pkt. 21) po art. 140mb dodaje się (...) i art. 140md w brzmieniu:

Art. 140md. 1. Diagnosta, który przeprowadził badanie techniczne bez:

(...)

2) dostępu do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 3 i 4, art. 81 ust. 11a, art. 86 ust. 1 oraz art. 132 ust. 5

Z projektu UC48 wynika, że w przypadku:

- wejścia w życie w ustalonym brzmieniu pkt. 13, 14 i 21 podane treści wzajemnie się wykluczają - uwzględniając zastrzeżenie w pkt 13 i 14,
- obowiązującego art. [80bc^{1\)}](#) tj. dłuższego niż 3 dni braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu zarówno przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów i diagnosta samochodowy poniesie odpowiedzialność administracyjną i finansową.

1) Art. 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.

Proponuję rozważenie wprowadzenia w projekcie UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 r. następujących zmian:

- 1) pkt 14 atr. 83j ust. 14 pkt. 4 usunąć wyraz „dwukrotne”.
- 2) w pkt 21 w art. 140md w ust. 1 pkt 2 dodać po cyfrze 5 przecinek i brzmienie „z zastrzeżeniem art. 80bc
- 3) dodać: art. 80bc otrzymuje brzmienie:

„Art. 80bc. W przypadku braku możliwości pobrania danych pojazdu z ewidencji, spowodowany przyczynami niezależnymi od podmiotu:

- 1) zabrania się przeprowadzenia badań technicznych bez możliwości pobrania danych z wykazu profesjonalnej rejestracji pojazdu;
- 2) diagnosta samochodowy na stacji kontroli pojazdów może przeprowadzać badania techniczne pojazdów w terminie nie dłuższym niż 3 dni, z zastrzeżeniem pkt 1;
- 3) wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie po uzyskaniu dostępu do ewidencji.

Uzasadnienie

Projekt UC 48 z dnia 22 stycznia 2022 r. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, 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 jej niekonstytucyjnego charakteru.

W odniesieniu do pkt 1 w kwestii zakresie 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 powstawania szkód dla 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 z uwzględnieniem kosztów wykonania badań technicznych. W przedmiotowej sprawie minister ds. transportu wykonał tylko raz

ten zapis, a w kolejnych latach dodawał pozycje w tabeli opłat prawdopodobnie bez bieżącego uwzględniania kosztów wykonania badań technicznych.

Strona rządowa w odpowiedziach na wystąpienia i petycje jasno stwierdza, że rozporządzenie ustaliło wysokość opłat, a jeżeli chodzi o koszty wykonywania badań technicznych, to jest to bardziej sprawa ekonomiczna niż prawna. 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.

Niestety z przedstawionym przez stronę rządową stanem rzeczy nie można się zgodzić, gdy dokona się dokładnej analizy informacji uzyskanych na stronach GUS, CEPIK, Sejmu RP i innych medialnych źródeł.

Rok	Ilość zarejestrowanych pojazdów w RP	Ilość poruszających się pojazdów po drogach w RP	Ilość wykonanych badań technicznych pojazdów w RP	Ilość stacji kontroli pojazdów w RP	Ilość wykonanych badań technicznych przypadająca na jedną stację kontroli pojazdów
2004	16 700 000	Wartość szacunkowa 12 500 000	Wartość szacunkowa 10 000 000	2 500	wg. ilości wykonanych BT 4 000 !!! wg. ilości poruszających się poj. 5 000
2015	27 400 000				
2016	28 600 000				
2017	28 678 674 (stan 8.06) 29 600 000		(inter. 12856 stan na 8.06 Ważne BT - 16 621 078 Bez BT - 12 057 596)	4 700	3 536
2018	30 799 800		18 013 646	5 145	3 501
2019	31 989 300		18 538 828	5 342	3 470
2020	33 000 000		18 936 426	5 379	3 520
2021	38 674 496 Stan na X	28 817 880 Stan X	19 516 315 w tym: - pono. spr. us. 297 829 - - drogomierze 47 566	5443	wg. ilości wykonanych BT 3 586 !!! wg. ilości poruszających się poj. 5295

- czerwonym kolorem oznaczone zostały dane z GUS, CEP i SEJMU RP.

Porównując 2004 rok z 2021 rokiem wg. ilości wykonanych badań technicznych przypadających na jedną stację kontroli pojazdów należy odnotować, że jest ich mniej w 2021 roku. Jeśli dokonamy porównania wg ilości poruszających się pojazdów po drogach, to jest ich więcej w 2021 roku, co nie powinno być brane pod uwagę przy formułowaniu opłacalności funkcjonowania stacji kontroli pojazdów.

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.).

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.

Projektodawca w projekcie UC48 nie umieścił delegacji pozwalającej na realizację złożonych deklaracji przez ministra ds. transportu w sprawie nowelizacji cennika zawartych w udzielonych odpowiedziach pkt 3 i 5 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, gdy nie nastąpi zdecydowana reakcja p. Premiera oraz 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. Panie Premierze 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.

W odniesieniu do pkt 2 wg mojej oceny, w aktualnej wersji projektu zarówno prowadzący SKP, jak i diagnosta samochodowy nie są w stanie przewidzieć, czy i kiedy będą mogli spełnić podany warunek wynikający z delegacji ustawy. Zastrzeżenie powinno dotyczyć badań technicznych związanych z pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i konkretny termin możliwości przeprowadzania badań technicznych oraz kiedy należy wysłać dane do CEP. Należy mieć na uwadze, że rejestracji podlegają także pojazdy, dla których nie wymaga się przeprowadzenia okresowego badania technicznego określonego w art. 81 ust 3. W przypadku zarejestrowanych pojazdów wystawiane są zaświadczenia po przeprowadzonym badaniu technicznym, więc nie widzę powodów tak drastycznego ograniczania możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jakie obecnie zawarto w projekcie UC48 i co należy podkreślić zawartych w nim sprzeczności.

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 UC48 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 Pana Premiera z prośbą o podjęcie inicjatywy ustawodawczej celem wprowadzenia do ustawy proponowanych zmian.

Łączę wyrazy szacunku

Grzegorz Krzemieniecki

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) Sejmowa Komisja Infrastruktury.

Do petycji załączam:

1. Zanonimizowaną kopię pisma otrzymanego od podmiotu prowadzącego stacje kontroli pojazdów.
2. 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
3. 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>
4. 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>
5. Udzielona odpowiedź z dnia 5.06.2020 na petycję wskazaną w pkt 4. https://www.dlid.pl/images/stories/seminaria/2020Seminaria/Zawiadomienie_petycja.pdf