

Łódź, dnia 19-11-2020 r.

Grzegorz Krzemieniecki
ul. Sacharowa 21/31
92-524 Łódź
Tel. 512232712

Pan Rafał Weber - Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 19 października 2020 r. wpisanego do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów pod numerem UC48, zgłaszam uwagi do art. 1 pkt 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 i inne.

W odniesieniu do art. 1 pkt 7) - w art. 81:

b) po ust. 12a dodaje się ust. 12b w brzmieniu:

„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 z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza, także inne zdjęcia potwierdzające rażącą niesprawność pojazdu. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”,

Opis zgłoszonej uwagi: dodanie uzupełniającego brzmienia umożliwi dokumentowanie fotograficzne niesprawności pojazdu przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczenia pracy diagnosty samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu w odniesieniu do dodania art. 81c.

W odniesieniu do art. 1 pkt 8) - po art. 81b dodaje się art. 81c, w którym w ustępach występuje wyraz „ponownego” proponuję rozważyć na zamianę na wyraz „weryfikacyjne” lub „sprawdzające”.

Opis zgłoszonej uwagi: w proponowanym brzmieniu używa się wyrazu „ponownego”. Obecnie brzmienie „ponowne badanie techniczne” ma przypisany kod w CEP i dotyczy badania technicznego pojazdu polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w którym stwierdzono usterki.

W odniesieniu do art. 1 pkt 9) - w art. 83 proponuję rozważenie odstąpienia w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w tym artykule.

Opis zgłoszonej uwagi: stacja kontroli pojazdów w świetle obowiązujących przepisów nie jest i nie może być podmiotem uprawnionym do pobierania opłat (kar) administracyjnych, czy ściągania odsetek od nałożonej opłaty (kary). Kary administracyjne mogą być nakładane tylko w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów pobierając podwójną opłatę,

nalicza 23%VAT, odprowadza 100% opłaty (w tym 23%VAT) za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat, zostanie obciążony kolejną daniną na rzecz Skarbu Państwa uszczuplającą przychody.

Za kuriozalne należy uznać proponowane w projekcie w art. 83 reguły postępowania, które noszą znamiona konfliktu interesu o charakterze ekonomicznym i egzekucyjnym, w całości obciążającym podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Norma prawna nie może domagać się od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów czynów, których skutki będą wymagały bezzwrotnych dodatkowych nakładów finansowych. Wprowadzenie w czasie trwania epidemii takich metod tj. pobierania opłaty (kary) administracyjnej od obywateli za pośrednictwem podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wydaje się roztropnym rozwiązaniem.

W odniesieniu do art. 1 pkt. 10) - proponuję w całości usunąć art. 83ae. Dyrektywa nie wymusza wprowadzenia i tworzenia nowego rejestru diagnostów, dlatego przekazywanie informacji określonych w 83ae jest bezzasadne.

W odniesieniu do art. 1 pkt 11) - w art. 83b w pkt b proponuję rozważenie uzupełnienia treści dookreślającej wymogi dla osób określonych w ust. 2 c

b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c-2e w brzmieniu:

„2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:

1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej, a także zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów albo

2) uprawnienia diagnosty

– oraz odbywają okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów.

Opis zgłoszonej uwagi: podane w projekcie brzmienie ma charakter proceduralny i jest nie precyzyjne. Ponadto w ust. 2d wskazuje się szkolenia, w zakresie których wymagana jest wiedza o aplikacjach informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego, a nie uwzględnia się w projekcie możliwości przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń. Np. twórca programu decyduje o jakości programu i komu powierzyć jego propagowanie oraz przeprowadzanie szkoleń. Zarówno producent, jak i dostawca, bez odpowiedniej wiedzy prawnej i informatycznej nie stworzyłby aplikacji wykorzystywanej w badaniach technicznych, a dostawca propagował oraz szkolił użytkowników programów.

W odniesieniu do art. 1 pkt 13) - w dodanych art. 83d-83m proponuję rozważenie użycia wyrazów lub sformułowań, które mogą być używane tylko zamiennie. Ponadto wyklucza się w projekcie możliwość przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń. Wskazuje się na organizowanie seminariów przez podmioty, które nigdy nie były wiodące w zakresie sporządzanych stanowisk, czy przedstawiania materiałów odnoszących się do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

W związku z powyższym proponuję poniższe brzmienie:

„Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów.

2. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, są realizowane zgodnie z programem i obejmują:

- 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;
- 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych.
3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów.
4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu:

- 1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów,
- 2) okresowego szkolenia doskonalenia zawodowego

– pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;
- 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;
- 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:

a) elementarną wiedzę, umiejętności i wykształcenie w zakresie zajęć teoretycznych oraz obsługi aplikacji informatycznej wykorzystywanej w badaniach technicznych;

b) odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia diagnosty w zakresie zajęć praktycznych.

(...)

Opis zgłoszonej uwagi: określenia takie jak warsztaty, konferencja, seminarium czy szkolenie często są używane zamiennie, więc wskazane jest użycie zamiast „warsztaty” określenia „okresowe szkolenia”. Definicja określenia „szkolenia” swoim zakresem obejmuje zarówno elementy wykładu, jak i praktycznego ćwiczenia – dotyczy całego projektu.

W zakresie prowadzonych szkoleń należy uwzględnić wszystkie podmioty uczestniczące w procesie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, dlatego proponuję zmianę tj. nadanie w art. 83e w ust.1 pkt 3 lit a i b brzmienia umożliwiającego prowadzenia szkoleń przez wykładowców dysponujących odpowiednią wiedzą potrzebną do realizacji celów określonych w projekcie. Uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie nie daje gwarancji właściwej edukacji, rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu. Liczą się także kreatywność i konsekwencja w działaniu, a taką mogą dostarczyć wykładowcy nie uwzględnieni w projekcie - jestem tego żywym dowodem.

Wnoszę o odstąpienie w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w art. 83e w ust.1 pkt 3 lit. c i ust. 2 do 6. Wskazuje się w projekcie ustawy na obowiązkowe uczestnictwo w seminariach, ich czasie i opłatach, gdy nie ma jakichkolwiek potwierdzeń wskazujących, że negatywny wpływ na jakość badań technicznych ma dotychczasowa forma prowadzonych szkoleń. Marginalizowanie działalności wiodących ośrodków szkolących diagnostów oraz kandydatów na diagnostów mija się z oczekiwanym celem, dlatego uważam, że gwarantem właściwej edukacji rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu nie są proponowane obszary seminariów. Raczej zapewnią one stałe przychody i egzystencję

instytucjom nadzorowanym przez projektodawcę. Ponadto narażają na wydatki ponoszone przez osoby wymienione w tych przepisach i będą miały wpływ na wysokość opłat za szkolenia, o których mowa w art. 83d

W dalszej części pkt 13 występują treści, które trudno zaakceptować. Należą do nich:

- art. 83i nawiązujący do zasad „wymiany” uprawnień diagnostom samochodowym na nowo projektowane „świadczenie kompetencji diagnosty” wraz z ich zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem.
- art. 83j ust. 1 pkt 6, w którym mowa jest o opłatach po wyznaczonej dacie badania technicznego.
- niezapowiadane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych opatrzonych rygorem natychmiastowej wykonalności w stosunku do diagnostów samochodowych. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05), cytat: *„Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopne działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.”* wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoją pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Od wielu lat różne podmioty wskazują na wydanie dyspozycji prawnych regulujących kwestię ponoszenia odpowiedzialności w sposób zróżnicowany tj. stworzenia katalogu wykroczeń i kar, a nie bezwzględnej obstrukcji nie wynikającej z dyrektywy przywołanej w projekcie. Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie różne podmioty wskazywały stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień.

W odniesieniu do art. 1 pkt 14) - w art. 84 ust. 7 wskazuje się, że „Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). Niestety wyroki Sądowe rozgraniczają co jest lub nie jest informacją publiczną. Należy wskazać, że łączny zapis to celowy zabieg projektodawcy, aby nie udostępniać testów używanych w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego. Niestety według mojej oceny niczym nie uzasadniony.

W związku z powyższym proponuję następujące brzmienie:

„7. Katalog pytań nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695.).

7a. Materiał urzędowy używany w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego stanowi informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695.).

Opis zgłoszonej uwagi: w orzecznictwie prezentowane są następujące stanowiska:

1) W postanowieniu z dnia 21 grudnia 2010 r. sygn.. akt I OSK 1975/10 NSA podziela również pogląd, w którym trafnie odróżniono dokument urzędowy od materiału urzędowego. O ile dokument urzędowy stanowić będzie informację publiczną, o tyle materiał urzędowy z przymiotu tego korzystać nie może, bowiem brak mu cechy oficjalności (nie został przez organ użyty w jednostkowej sprawie i skierowany na zewnątrz).

2) W wyroku z dnia 26 września 2001 r., sygn. akt IV CKN 458/00 Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że "bank pytań" testowych, stosowanych przy egzaminach na prawo jazdy stanowi materiał abstrakcyjny, z których dopiero zostaną ułożone zestawy pytań. O ile zatem można by określić test używany w trakcie egzaminu jako dokument urzędowy, o tyle nie sposób tak traktować materiału testowego, z którego wyłaniane są pytania testowe mające sprawdzić stan wiedzy osób ubiegających się o stosowne pozwolenie."

W przypadku diagnostów samochodowych utajnienie testu używanego w trakcie egzaminu jako materiału urzędowego po odbytych egzaminach jest działaniem ograniczającym uzyskanie informacji publicznej. Nadmienić należy, że jest wiele orzeczeń, które tego obszaru dotyczą. Dostępne są w bazie NSA.

Uwagi inne:

W dyrektywie wskazuje się na ustanowienie niezależności ekonomicznej i personalnej diagnosty, niestety stwierdzić należy, że projekt ich praktycznie nie zawiera.

W projekcie nie uregulowano spraw związanych z wyznaczaniem terminów, trwa to już 8 lat jak Departament Prawny Ministra ds. transportu w swoim stanowisku wskazał, że należy wyznaczać termin na kolejny dzień roboczy, gdy wyznaczony termin przypada na dzień wolny od pracy, niedzielę lub świąteczny. Od wielu lat w ustawie – Prawo o ruchu drogowym podane jest wyznaczanie terminów niezgodnie z dyrektywą. Wyroki Sądowe potwierdzają, że w sprawach nie uregulowanych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym należy stosować przepisy Kodeksu Postępowania Administracyjnego. Wystarczy jednym artykułem rozwiązać problem wyznaczania terminów nie tylko w rozdziale 3, ale w całej ustawie, tak jak zostało to określone w oddziale 5 w art. 65i. Wprowadzenie odesłania w ustawie - prawo o ruchu drogowym do Kodeksu Postępowania Administracyjnego determinowałoby wszystkich do jednakowego wyznaczania np. terminów badań technicznych w urzędach i stacjach kontroli pojazdów.

Są jeszcze inne kwestie zgłaszane przez różne podmioty wymagające nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niestety pominięte w projekcie ustawy.

Po zapoznaniu się z Projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 19 października 2020 r. NR UC48 przedstawiłem istotne uwagi. Jako całość projekt oceniam negatywnie, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające z 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 uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone.

Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast moim zdaniem nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów. W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa, planowane są wydatki z budżetu państwa przekraczające 200 milionów zł na realizację kontroli diagnostów samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu Państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.:

- ✓ zakupu 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. sięgające prawie milion zł. rocznie,
- ✓ płace dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami,
- ✓ zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł,
- ✓ zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł,
- ✓ zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika,
- ✓ zakup 50 drukarek po 600 zł,

Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego:

- ✓ analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł,
- ✓ opóźnieniomierza z miernikiem w cenie 21 870,
- ✓ przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł,
- ✓ czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł,
- ✓ dalmierz i niwelator za 5000 zł.

Wynik finansowy gwarantujący uzyskanie środków publicznych można osiągnąć poprzez przeprowadzenie waloryzacji cen o 100 % w tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych i opatrzyć je mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia, bez konieczności pobierania opłat (kar) po wyznaczonym terminie, ponieważ będą one o wiele mniejsze niż zakłada projektodawca.

Zamiast rozbudowywania struktur organizacyjnych TDT w Warszawie warto się zastanowić nad połączeniem ITD, UDT i TDT w jeden urząd z oddziałami w każdym województwie – szczegóły w załączniku. Według mojej oceny są warunki, aby obecnie taką reorganizację przeprowadzić, aby znacznie nie uszczuplać środków publicznych teraz i w przyszłości.

Na tym zakończono.

Wyrażam zgodę na publikację moich danych osobowych, adresowych i numeru telefonu oraz pisma z uwagami.

Z wyrazami szacunku

Grzegorz Krzemieniecki