



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 30.09.2022 r.

Informacja dotycząca projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który wpłynął do Sejmu 9 sierpnia 2022 r. (druk nr 2540)

Jako całość przedmiotowy projekt oceniamy 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 przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone. Naszym zdaniem nie należy pod przykrywką jej wdrożenia wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów.

Projektowane zmiany mogą doprowadzić do bankructwa wielu podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów z uwagi na wprowadzane nowe rozwiązania, które z dnia na dzień mogą doprowadzić do ich zamknięcia. Przykładem może być projektowany art. 83k ust. 17 zakładający, iż w momencie zawieszenia, przywrócenia i cofnięcia uprawnień diagnosty decyzje administracyjne podlegają natychmiastowemu wykonaniu. O ile jednak przywrócenie uprawnień nie jest kontrowersyjne, to jednak inaczej jest z zawieszeniem i cofnięciem uprawnień, co wynika z braku możliwości obrony diagnosty, który uważa, że żadnego błędu nie popełnił. Błędna interpretacja osoby kontrolującej z ramienia TDT może zatem doprowadzić do cofnięcia uprawnień niewinnemu diagnoście - a takie sytuacje już się zdarzały, gdzie przykładem może być prawomocny wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 23 lipca 2021 r. (sygnatura II GSK 1378/18). Konsekwencją takiego przepisu w połączeniu z projektowaną zmianą w art. 83a ust. 3 pkt. 6 (wskazującą, że przedsiębiorca ma obowiązek zatrudnić przynajmniej dwóch diagnostów), byłoby natychmiastowe zaprzestanie działalności w przypadku zatrudnienia przez przedsiębiorcę tylko dwóch diagnostów! Byłby to dramat dla wielu osób, a przecież nie takie powinny być intencje strony Rządowej.

Kontrowersyjnych zmian jest jednak znacznie więcej, a należą do nich projektowane przepisy niewynikające z dyrektywy 2014/45/UE, jak np.

- ✓ Dualizm w zakresie kontroli SKP i diagnostów. (Kontrola podmiotów prowadzących SKP przez Urzędy Miast lub Starostwa Powiatowe + kontrolowanie diagnostów przez pracowników TDT. Ciekawostką jest, iż wielu diagnostów w Polsce posiada wyższe wykształcenie techniczne, a osobom odpowiedzialnym za nadzór i kontrolę wystarczy wg. projektu wykształcenie średnie).

- ✓ Ciągłe i nieustanne kontrolowanie diagnostów przeprowadzających badania techniczne na poziomie powyżej 58.000 kontroli rocznie (projekt zakłada, że Dyrektor TDT w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzednim. Wg. danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów w 2021 roku przeprowadzono 19.468.749 badań technicznych. Zatem $19.468.749 \times 0,3\% = 58406$ kontroli). Kontrole odbywać będą się podczas świadczenia pracy, co może mieć wpływ na finanse stacji kontroli pojazdów.
- ✓ Nakładanie kar na przedsiębiorców (do 10.000 zł) i diagnostów (do 2.000 zł), w tym kontrowersyjne karanie związane z dostępem do danych w CEP, gdy prowadzący SKP jak i diagnosta samochodowy nie są w stanie przewidzieć, czy i kiedy będą mogli spełnić podany warunek wynikający z delegacji ustaw (petycja z dnia 14.07.2022r. dostępna na www.dlid.pl).
- ✓ Stworzenie możliwości odwoławczej przez właściciela/posiadacza pojazdu od przeprowadzonego badania technicznego. Należy uwzględnić sytuację, że w ciągu nawet kilku godzin od przeprowadzenia badania technicznego pojazd można naprawić. Aby ponownie rzetelnie ocenić jego stan techniczny, pojazd ten powinien być unieruchomiony, aby uniemożliwić jego właścicielowi/posiadaczowi ewentualne naprawy.
- ✓ Nałożenie na właścicieli SKP dodatkowych obowiązków, w tym pełnienie roli pośrednika pomiędzy właścicielem/posiadaczem pojazdu a TDT, poprzez pobieranie opłat za przedstawienie pojazdu na badanie techniczne po terminie i przekazywanie ich do TDT.
- ✓ Fotografowanie pojazdów podczas każdego badania technicznego (minimum 2 zdjęcia), co wiąże się z kolejnymi kosztami dla właścicieli SKP związanymi np. z zakupem aparatów fotograficznych i dysków zewnętrznych do przechowywania zdjęć.

Tak zaprojektowane przepisy nie wpłyną na bezpieczeństwo ruchu drogowego, lecz na obawę wielu tysięcy osób o swój byt. Istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, iż wiele osób odejdzie z tego zawodu, a właściciele SKP będą je zamykać.

Ponadto ocena skutków regulacji sporządzona 13 lipca 2022 r. zawiera różne błędy – np. wskazanie, że Wielka Brytania należy do Unii Europejskiej lub litr paliwa kosztuje średnio 5 zł. Istotne są również koszty, które znacząco przewyższają 200 milionów złotych finansowanych z budżetu państwa, które wydatkowane mają być między innymi na zakup 50 pojazdów za 4.000.000 zł, wdrożenie systemu teleinformatycznego za 4.000.000 zł, zatrudnienie 148 pracowników z minimalną pensją na poziomie 88.800 zł rocznie, zakup różnych przyrządów dla pracowników za 5.220.500 zł.

Przedmiotowy projekt ustawy zawiera także propozycję zmianę sposobu karania diagnostów samochodowych, o co zabiegaliśmy od wielu lat, wprowadzając tzw. gradację kar i brak możliwości cofania uprawnień, za zwykłe oczywiste omyłki. Zdarzały się bowiem sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisał do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykrył tego błędu na badaniu technicznym otrzymywał decyzję o cofnięciu uprawnień. Analiza poniższych wyroków jedynie potwierdza nasz przekaz: wyrok NSA z 12.08.2021 r. (sygnatura II GSK 1391/18), wyrok NSA z 05.04.2022 r. (sygnatura II GSK 1821/18), wyrok NSA z 28.06.2022 r. (sygnatura II GSK 191/19). W jednym z przytoczonych wyżej wyroków diagnosta nie dostrzegł różnicy pomiędzy literą „J” a literą „Y”, a sąd wskazał, że: „Brak przeglądu, nieprawidłowe

wykonanie lub poświadczenie nieprawdy stoi w oczywistej sprzeczności z założonym celem ustawodawcy, a mianowicie eliminacji z ruchu pojazdów niespełniających wymaganych norm. Rozwiązanie ustawowe chroni dobro społeczne rozumiane jako bezpieczeństwo i eliminacja zagrożeń. W żadnej mierze nie można uznać, że dobro diagnosty dopuszczającego do ruchu drogowego pojazd nie spełniający norm - jest wyżej cenione niż dobro wszystkich uczestników ruchu.”

Niemniej jednak ważne jest, aby przepisy wykonawcze do ustawy wskazywały wprost zakres badania technicznego w sposób prawidłowy – obecnie niektórych czynności kontrolnych podczas badań technicznych pojazdów nie można przeprowadzić w sposób zgodny z przepisami, bowiem zapisy rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r., poz. 776 z późn. zm.) nie nadążają za rozwojem w motoryzacji. Przykładem może być przepis wskazujący, iż pomiar zadymienia spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym dokonuje się w następujący sposób: podczas pracy silnika na biegu jałowym należy szybko, lecz niegwałtownie, nacisnąć pedał przyśpieszenia, tak aby uzyskać pełny wydatek pompy wtryskowej a pozycję pełnego wydatku należy utrzymać do momentu uzyskania przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej i zadziałania regulatora obrotów, jednak nie krócej niż przez 1,5 sekundy. Należy zatem stwierdzić, iż diagnosta samochodowy nie przeprowadzi we wskazany sposób czynności kontrolnych z wykorzystaniem dymomierza w bardzo wielu pojazdach, bowiem jest to niemożliwe – diagnosta narazi się jednak na sankcję cofnięcia uprawnień, bowiem projektowany art. 83k ust. 14 pkt. 3 wskazuje, iż dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego stanowi rażące naruszenie przepisów.

Istotnym jest również dodanie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym dwóch zapisów:

- ✓ Po pierwsze, że diagnosta samochodowy podlega ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym. Wymagało by to jednak nowelizacji ustawy – Kodeks karny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1138 z późn. zm) poprzez dodanie do art. 115 § 13 punktu nr. 10 o treści: „diagnosta samochodowy przeprowadzający badanie techniczne pojazdów”. Należy nadmienić, iż w świetle wyroku Sądu Najwyższego z dnia 22.11.1999 r. (sygnatura II KKN 346/97) diagnosta dokonujący okresowego przeglądu pojazdu, wpisujący następnie datę kolejnego przeglądu przy wykonywaniu tych czynności jest traktowany jako osoba pełniąca funkcję publiczną. Zatem dopisanie zawodu diagnosty samochodowego do art. 115 § 13 kodeksu karnego byłoby zasadne, podniosłoby jego rangę jako osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu i jednocześnie wypełniałoby dostrzeżoną przez nas lukę w przepisach.
- ✓ Po drugie, z ustawy powinno wprost wynikać, iż w momencie uszkodzenia pojazdu w trakcie trwania badania technicznego, które przeprowadzane jest zgodnie z przepisami odpowiedzialność za ewentualne szkody nie spoczywa na diagnoście samochodowym i podmiocie prowadzącym stację kontroli pojazdów. Właśnie tak skonstruowany przepis wpłynąłby mobilizująco na właścicieli pojazdów, aby przedstawiać na badania techniczne pojazdy sprawne. W momencie zaś, gdy pojazd w trakcie przeprowadzanego badania technicznego uległby awarii np. zostałby uszkodzony układ hamulcowy w momencie przeprowadzanego pomiaru sił hamowania, to wówczas użytkownik pojazdu nie miałby prawa dochodzić jakichkolwiek roszczeń od diagnosty samochodowego i właściciela SKP, co często się w praktyce zdarza.

Cennik w SKP – informacje

Aby uchronić podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów przed katastrofą finansową i bankructwem, **jako pierwszy podmiot w Polsce** złożyliśmy na ręce Pana Premiera RP petycję dotyczącą zmiany cennika za badania techniczne pojazdów. W sposób przejrzysty wskazaliśmy pilną potrzebę waloryzacji cennika. Od 2019 roku z całego kraju napływały do naszego Stowarzyszenia wnioski od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, które przekazaliśmy Panu Premierowi wraz z petycją z dnia 12.03.2020 r. o podjęcie inicjatywy prawodawczej zmierzającej do urealnienia już wówczas archaicznych cen. W petycji szczegółowo zostały wypunktowane koszty ponoszone przez podmioty prowadzące SKP i już wówczas wskazaliśmy, iż opłata za przeprowadzenie okresowego badania technicznego samochodu osobowego kategorii M1 powinna wynosić 260 zł brutto. W odpowiedzi Ministra Infrastruktury z dnia 05.06.2020 r. wskazano, iż nasza propozycja podwyższenia opłat za badania techniczne pojazdów zostanie poddana szczegółowej analizie w ramach prac legislacyjnych nad nowym systemem badań technicznych pojazdów. Następnie skierowaliśmy do Pana Premiera kolejne pismo z dnia 30.09.2020 r. przedstawiając jednocześnie, iż Dyrektywa 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 nie jest związana bezpośrednio ze zmianą cen określonych w rozporządzeniu w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Otrzymaliśmy wówczas odpowiedź od Ministra Infrastruktury z dnia 06.11.2020 r. wskazującą, że prace legislacyjne związane ze zmianą cennika będą mogły zostać podjęte po prawidłowym wdrożeniu dyrektywy. Kolejne nasze wystąpienie związane z urealnieniem cennika za badania techniczne pojazdów miało miejsce dnia 05.01.2021 r. – wskazaliśmy Panu Premierowi, iż opłata za przeprowadzenie okresowego badania technicznego samochodu osobowego kategorii M1 stanowiła w 2004 roku 11,9 % minimalnego wynagrodzenia, a wykonane w styczniu 2021 roku przeliczenie pokazało, że było to zaledwie 3,5% minimalnego wynagrodzenia (obecnie 3,26%). Odpowiedź ze strony Ministra Infrastruktury z dnia 15.02.2021 r. stanowi jednak wycofanie się z proponowania zmian cennika za badania techniczne pojazdów z uwagi na otwieranie nowych stacji kontroli pojazdów w Polsce oraz coraz większą liczbę pojazdów podlegających badaniom technicznym. Nasze uzasadnienie pilnej potrzeby nowelizacji tabeli opłat za badania techniczne pojazdów w złożonej petycji wciąż jest aktualne. Z uwagi na poprzednie i spodziewane kolejne zwiększenie kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów, w tym wynagrodzeń zatrudnianych pracowników, każdego roku drastycznie spada rentowność prowadzenia takiej działalności. Należy też uwzględnić, że w dobie szalejącej inflacji i wszechobecnej drożyzny brak nowelizacji tabeli opłat za badania techniczne pojazdów może doprowadzić do bankructwa i likwidacji podmiotów prowadzących SKP spowodowanych niskimi przychodami i stratami. Należy także wspomnieć, iż inne branże kształtują ceny za sprzedawane produkty i świadczone usługi z uwzględnieniem wszelkich kosztów, które muszą zostać poniesione – podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów takiej możliwości jednak nie mają, z uwagi na ceny określone rozporządzeniem, które obecnie absolutnie nie uwzględniają kosztów wykonywania badań technicznych pojazdów. Nie bez znaczenia jest również zbliżający się okres grzewczy, a co się z tym wiąże zapewnienie odpowiedniej temperatury w budynku SKP – branża diagnostyczna jest narażona na częste wychładzanie z uwagi na fakt, iż aby pojazd miał możliwość wjechać na stanowisko kontrolne i wyjechać z niego należy ciągle otwierać bramę.

Korzystając z okazji przypominamy, że 27 lipca 2012 roku poseł na Sejm p. Andrzej Adamczyk (czyli obecny Minister Infrastruktury) skierował do ówczesnego Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej interpelację nr 6362 w sprawie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, zadając wówczas następujące pytanie: *Czy przewiduje Pan Minister podjęcie w najbliższym czasie działań mających na celu*

zmianę cennika opłat pobieranych za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów, a jeżeli tak, to w jakim zakresie?

Obecnie personel Ministra ds. transportu na wniosek złożony w dniu 26.07.2022 r. przez właściciela firmy SUNRISE P.H.U. z Łodzi (odnoszący się do udostępnienia informacji dotyczącej sposobu wyliczenia wysokości opłat w poszczególnych latach za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów - począwszy od 2004 r. - z dokładnym podaniem użytych parametrów) wskazał, że Ministerstwo Infrastruktury, wobec braku ustawowego obowiązku w tym zakresie, nie dokonywało corocznych analiz. Z udzielonej odpowiedzi wynika, że Minister ds. transportu do wyliczenia kosztów wykonywania badań technicznych nie uwzględniał jakichkolwiek parametrów. Sposób wyliczenia cen wskazanych w tabeli opłat za badania techniczne pojazdów poprzednio i obecnie nie uwzględniały kosztów wykonywania badań technicznych o których mowa w art. 84a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, co jest kuriozalną sytuacją w obliczu wykonania delegacji ustawy.

Reasumując, brak nowelizacji tabeli opłat za badania techniczne może doprowadzić w najbliższym czasie np. do celowego czasowego zamykania stacji kontroli pojazdów, aby uniemożliwić kierowcom możliwość przeprowadzania badań technicznych pojazdów w terminach określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Wówczas użytkownicy takich pojazdów narażaliby się na grzywnę, o której mowa w art. 97 Kodeksu wykroczeń, czyli 3000 zł. Być może nadszedł już czas, aby wprowadzić np. tzw. „czarny piątek i sobotę” poprzez brak możliwości korzystania z przedstawienia pojazdu do przeprowadzania badań technicznych we wskazanych dniach do momentu waloryzacji cen określonych w tabeli opłat za badania techniczne pojazdów oraz nowelizacji ustawy.



Prezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Kosznie
Krzysztof Mikosz
mgr Krzysztof Mikosz