



RPW/83350/2022 P
Data:2022-09-19

[REDACTED], 13.09.2022 r.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Rzecznik Praw Obywatelskich

Al. Solidarności 77

00-090 Warszawa

BIURO RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH	
WPL.	2022 -09- 19
ZAL.	NR

PETYCJA

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

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 prowadzący stację 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:

- **Możliwości corocznej waloryzacji wysokości opłat.**

W odniesieniu do art. 84a. w zw. z ust. 1 pkt 3 lit. a i b z uwzględnieniem obecnego projektu UC 48 z dnia 20 stycznia 2022 dotyczącego 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: w art. 84a w ust 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

4) zmienić w 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 w 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.”;

- **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. 80bc¹⁾ tj. dłuższego niż 3 dni braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od stacji kontroli pojazdów i diagnosty samochodowego poniesiemy 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:

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

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

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

Uzasadnienie

Projekt UC 48 z dnia 20 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,
- 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 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 nieoparte 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.
- 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.
- rejestrują się nowi przedsiębiorcy, którzy tę działalność rozpoczynają, mimo, że stawka badań jest na tym samym poziomie od wielu lat.
- 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.

Należy zgodzić się z tym co zostało zawarte w dniu 13 czerwca 2022 roku i 14 lipca 2022 r. przez Grzegorza Krzemienieckiego - właściciela firmy SUNRISE z Łodzi - w złożonych petycjach do Prezydenta RP i Premiera RP, z których wynika, że:

- ustawa nie zawiera instrumentarium prawnego corocznej waloryzacji 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,
- składane od wielu lat pisma i petycje odnośnie nowelizacji cennika w zmieniających się realiach prowadzenia stacji kontroli pojazdów są marginalizowane,
- słuszność przeprowadzenia nowelizacji przepisów potwierdza stan faktyczny ilości przeprowadzanych badań technicznych pojazdów w RP przypadających na jedną stację kontroli pojazdów,

- argumentacja przedstawiana przez personel ministra ds. transportu, ma niewiele wspólnego ze stanem faktycznym przy formułowaniu opłacalności funkcjonowania stacji kontroli pojazdów.

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.

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 2 i 4 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, wywołując uzasadnioną wątpliwość co do sensu prowadzenia mojej działalności.

W wielu dziedzinach życia wynagrodzenia pracownicze ulegają zmianom, rosną koszty utrzymania stacji kontroli pojazdów. Zwracam się zatem z prośbą o zadbanie o wydolność finansową branży związanej z systemem badań technicznych, w której uczestniczę.

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 wystać 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 tj. prowadzenia stacji kontroli pojazdów, zwracam się z prośbą o inicjatywę ustawodawczą celem wprowadzenia do ustawy proponowanych zmian.

Łączę wyrazy szacunku

Do wiadomości otrzymują:

- BIURO RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH Zespół Prawa Administracyjnego i Gospodarczego.
- Sejmowa Komisja Infrastruktury.

Do petycji załączam informację o działaniach innych podmiotów i udzielonych odpowiedziach w przedmiotowej sprawie :

- 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
- 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>
- 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>
- Udzielona odpowiedź z dnia 5.06.2020 na petycję wskazaną w pkt 3. https://www.dlid.pl/images/stories/seminaria/2020Seminaria/Zawiadomienie_petycja.pdf
- Petycje wysłane przez Grzegorza Krzemienieckiego do Prezydenta RP i Premiera RP. <https://www.dlid.pl/wyjasnianie-spraw.html>