

ZPSKP/KZ/02/08/2022

Warszawa, dnia 10 sierpnia 2022 roku

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

dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy **Prawo o ruchu drogowym** – UC48 oraz spraw SKP.

Szanowny Panie Ministrze

Sposób w jaki zareklamował Pan kolejną próbę implementacji *Dyrektywy 2014/45/UE* do polskiego systemu prawnego w wyemitowanym w piątek 29 lipca 2022 roku, w programie „Polska i Świat” telewizji TVN24, budzi wielki niesmak i oburzenie Przedsiębiorców SKP.

Do jednego worka wrzucił Pan wszystkie uczciwie pracujące od lat ponad 5 tysięcy stacji kontroli pojazdów w Polsce twierdząc, że:

*„Dochodzi do sytuacji - w których informują o tym nasze służby, nasze organa – w których stacje kontroli pojazdów zachowują się jak **Reksio**. Przybijają te pieczątki nie widząc nawet pojazdu. Po prostu nie badając ich, nie biorąc ich na rolki”.*

Pana opinia jest w tym przypadku głęboko krzywdząca i niesprawiedliwa. Ale tak na marginesie niech Pan się cieszy, że za tak lichwiarską opłatę za badania techniczne, **nie zmieniają od blisko 18 lat** stacje kontroli pojazdów w ogóle jeszcze chcą przybijać „te pieczątki” niczym Reksio. Bo już wkrótce może być i z tym poważny problem. Idąc tropem Egzaminatorów WORD poważnie rozważamy akcję protestacyjną, a nawet strajkową.

W pismach do **Warszawskiego Stowarzyszenia SKP i Związku Pracodawców SKP** twierdzi Pan, że „*tylko do 22 lipca 2022 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydał 61 poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla przedsiębiorców, którzy otworzyli nowe stacje kontroli pojazdów.*” Brak jest jednak precyzyjnego opisu czy jest to stacja nowa, czy nowy jest podmiot, który ją prowadzi, a ta rzekomo nowa stacja to stacja, która wcześniej upadła.

Według danych CEPIK na koniec grudnia 2021 roku funkcjonowało 5443 stacje kontroli pojazdów. Na koniec czerwca 2022 roku czynnych stacji kontroli pojazdów, współpracujących z systemem CEPIK, z którego dane pochodzą było już 5291, a więc o 152 SKP mniej w stosunku do grudnia 2021 roku. Kto więc mówi nieprawdę: TDT, CEPIK, a może Pan nie ma kontroli nad tym co się naprawdę dzieje ze stacjami kontroli pojazdów w Polsce?

Patrząc jeszcze z innej strony to zapomina Pan Minister, że SKP to działka Ministerstwa Infrastruktury i od 7 lat nie wykazaliście się Państwo żadnym konstruktywnym działaniem na rzecz naszego środowiska, które by pozwoliło na choćby odrobinę sympatii i szacunku do Waszej opcji politycznej. Wszystko wiecie i robicie najlepiej! Pycha unosi Was już pod niebiosą. Proszę jednak nie zapominać, że żadna władza nie trwa wiecznie.

Jeśli stać Pana na porównywanie Przedsiębiorców SKP do „Reksia” to proszę nie zapominać, że ten „Reksio” płaci podatki, z których wypłacana jest także Pana urzędnicza pensja. A jeśli już tak bardzo szuka Pan sensacji to proszę zauważyć, że to w Pana „resorcie” powstała wielka afera z pytaniami egzaminacyjnymi na prawo jazdy, o czym wszyscy powszechnie wiedzą. Tak jak wiedzą, że „przechowuje” Pan po raz kolejny w TDT odwołanego dyrektora departamentu. Wszyscy widzą i wiedzą o proteście Egzaminatorów i Dyrektorów WORD, którzy mają dość indolencji ministerstwa w kwestii opłat za egzaminy na prawo jazdy i samego procesu egzaminowania. W naszej branży jest podobnie. Trochę skromności i pokory Panie Ministrze, bo to jeszcze nie wszystko.

Dalej w swoim telewizyjnym wystąpieniu stwierdza Pan odnośnie zmian opłat za badania techniczne pojazdów: *„**Nie będzie podniesienia tych stawek. Właściciele pojazdów nie muszą się o to martwić, nie muszą się o to przejmować, stawki pozostaną na poziomie niezmiennym**”.* Natomiast w jednym z pism do Nas pisze Pan: *„Pragnę podkreślić, że prace legislacyjne nad aktami wykonawczymi z zakresu badań technicznych pojazdów, w tym regulującymi wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, będą mogły zostać podjęte po prawidłowym wdrożeniu wyżej wymienionej dyrektywy do polskiego porządku prawnego.”* Wśród projektów przepisów wykonawczych do tej ustawy, zamieszczonych na stronie

Rządowego Centrum Legislacji nie ma żadnego projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

Nie rozumie Pan branży, którą Pan nadzoruje z ramienia Ministerstwa Infrastruktury. Nie szanuje Pan i obraża Przedsiębiorców SKP, porównując ich do „Reksiów” z filmu animowanego. Wstyd!

Otóż Panie Ministrze powinien Pan mieć świadomość, że narusza Pan prawo, a skoro ten obszar działania Ministerstwa Infrastruktury to Pana kompetencja to kiedyś zmierzy się Pan z tym naruszeniem.

**Przedsiębiorców SKP w ogóle nie interesuje to, że PiS już rozpoczął kampanię wyborczą! Przedsiębiorcy oczekują pewnego i stabilnego prawa od każdej władzy.**

Tymczasem Minister Infrastruktury mając ustawową delegację do ustanowienia przepisów wykonawczych do ustawy **Prawo o ruchu drogowym**, określoną w **art. 84a** w sposób rażący nie korzysta z ust. 2 i przez 18 lat nie uwzględni kosztów wykonywania badań technicznych:

1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) *szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;*
  - 1a) *wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru;*
  - 2) *program szkolenia diagnostów, sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 84 ust. 2, i wysokość opłaty za egzamin oraz wzory dokumentów związanych z uzyskaniem uprawnień do wykonywania badań technicznych;*
  - 3) wysokość opłat za:
    - a) *wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5,*
    - b) przeprowadzenie badań technicznych.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu, konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji diagnostów wykonujących badanie oraz koszty wykonywania badań.

Brak respektowania tego przepisu powoduje, że realna wartość opłaty za badanie techniczne pojazdu jest ujemna, ale zapomniałem, że pojęcie „realna wartość badania technicznego” nie wszystkim jest znane. Pisałem o tym do Ministerstwa Infrastruktury i Pana osobiście wielokrotnie.

Tymczasem inflacja osiągnęła na przestrzeni ostatnich 18 lat dość drastyczne rozmiary co sprawia, że Przedsiębiorcy SKP dopłacają już do każdego wykonanego badania technicznego pojazdu. Powstałą sytuację ilustruje poniższa tabela.

Lp.	Wyszczególnienie	Wartość rok 2004	Wartość rok 2022	Wzrost+ Spadek – o	Uwagi
1	Płaca minimalna	824,00 zł	3.030,00	+267,72 %	+2.206,00 zł
2	Składki ZUS	675,09 zł	1.502,18	+122,52 %	+827,09 zł
3	Inflacja w okresie:	10.2004	06.2022	+51,30 %	Wg. GUS
4	Cena badania kat. M1 brutto (z VAT 23%)	98,00 zł	98,00	0,00	Brak zmian
5	Cena badania kat. M1 netto (bez VAT)	79,67 zł	79,67 zł	0,00	Brak zmian
6	Likwidacja obciążeń posiadaczy pojazdów*			-30,0 %	Szacunkowo
7	Podatki, opłaty, media, serwis wyposażenia			+50,0 %	Szacunkowo
8	Wzrost kosztów działalności ogółem			+150,0 %	Szacunkowo
9	<b>Skutki wzrostu kosztów oraz inflacji</b>	10.2004	06.2022	<b>+201,3 %</b>	
10	Rentowność inflacyjna za badanie M1 netto	79,67 zł	<b>38,80 zł</b>	<b>-51,30%</b>	Dotyczy jednego badania kat. M1
11	Rentowność kosztowa za badanie M1 netto	79,67 zł	<b>-39,84 zł</b>	<b>-150,00%</b>	Dotyczy jednego badania kat. M1
12	<b>Realna wartość opłaty za badanie techniczne pojazdu kat. M1 netto</b>	79,67 zł	<b>-80,71 zł</b>	<b>Strata o 1,04 zł</b>	<b>Na każdym badaniu kat. M1</b>
13	<b>Minimalna, oczekiwana wysokość opłaty za badanie pojazdu kat. M1 brutto</b>	<b>98,00 zł</b>	<b>150,00 zł</b>	Wzrost o aktualny wskaźnik inflacji	<b>+52,00 zł</b>

\* Zawiera spadek obciążeń posiadaczy pojazdów z tytułu likwidacji niektórych badań z jednej strony, a zarazem spadek przychodów SKP z drugiej strony.

Na przestrzeni minionych 18 lat płaca minimalna wzrosła o ponad 2 200 złotych. Opłata za badanie techniczne pozostała niezmienną. To jest wymowna odpowiedź na argument o rzekomym społecznym wymiarze zmiany opłat za badania techniczne.

Muszę jeszcze wskazać na jeden aspekt braku waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów. Otóż takim podejściem do problemu **Minister Infrastruktury narusza również przepisy Konstytucji RP** na co wskazuje w swoim stanowisku z dnia 28 grudnia 2021 roku, **Rzecznik Praw Obywatelskich**:

„We wspomnianym wystąpieniu Rzecznik wskazał także, iż wieloletni brak waloryzacji opłat za badania techniczne pojazdów spowodował, że **doszło do naruszenia równowagi** pomiędzy ważnym interesem publicznym, który przemawia za wprowadzeniem sztywnych cen za usługi świadczone przez stacje kontroli pojazdów, a wymogami ochrony praw przedsiębiorców prowadzących takie stacje. Skutkiem tego, ograniczenie praw właścicieli stacji diagnostycznych, do jakiego doszło w związku z decyzją ustawodawcy o wprowadzeniu urzędowych cen za usługi wykonania badań technicznych pojazdów, nie spełnia standardów konstytucyjnych, bowiem nie respektuje zasady proporcjonalności sensu stricto, która wymaga zachowania odpowiednich proporcji pomiędzy pozytywnym efektem, jaki niesie za sobą dana regulacja prawna, a ciężarami (ograniczeniami) nakładanymi na jednostkę.”

W dniu 9 sierpnia 2022 roku Prezes Rady Ministrów skierował do Marszałka Sejmu projekt ustawy o nowelizacji ustawy **Prawo o ruchu drogowym** oraz niektórych innych ustaw, mający implementować do polskiego porządku prawnego przepisy Dyrektywy 2014/45/UE.

Projekt ma implementować do polskiego systemu prawnego powyższą Dyrektywę. Wykracza jednak daleko poza jej ramy rozszerzając zakres regulacji i naruszając przepisy **Konstytucji Biznesu**, w tym zasadę (UE+0). Te zbędne i kosztowne regulacje to m.in.:

- a) **dualizm w nadzorze** nad stacjami kontroli pojazdów (teraz Starosta, po zmianie Starosta + TDT),
- b) **system kontrolnych badań technicznych** - wyników kwestionowanych przez posiadaczy pojazdów,
- c) **system karnych, dodatkowych opłat** za badania techniczne pojazdów wykonywane po terminie,
- d) **system dodatkowego dokumentowania** obecności pojazdu na badaniu technicznym (drogomierz).

Projekt generuje bardzo wysokie koszty budżetowe w czasach kryzysu ekonomicznego i gospodarczego i obciąża budżet państwa pogrążonego w recesji kosztami wdrożenia zmian prawnych w wysokości blisko 250 milionów złotych na rzecz jedyne go beneficjenta wprowadzanych rozwiązań – Transportowego Dozoru Technicznego.

Wprowadzane rozwiązania w żadnym stopniu nie gwarantują zakładanej przez projektodawców wysokiej jakości badań technicznych, gdyż kontrolę prawidłowości przeprowadzania tych badań mają zapewnić Inspektorzy TDT o niskich kwalifikacjach, bez doświadczenia zawodowego w tej branży, odpowiedniej wiedzy i umiejętności. Ponadto w wielu aspektach projekt stwarza kolejne bariery w prowadzeniu działalności gospodarczej, a cała gama wprowadzanych rozwiązań potwierdza tylko tezę, że wokół Przedsiębiorcy skupia się coraz więcej kontrolerów, inspektorów, urzędników, którzy żerują na jego ciężkiej pracy. Nie sposób w jednym piśmie rozwinąć wszystkich minusów tego projektu więc odniesiemy się do nich w odrębnym piśmie.

Gdyby celem projektu była faktyczna implementacja wspomnianej Dyrektywy 2014/45/UE to zakres wprowadzanych rozwiązań sprowadzał by się wyłącznie do elementów koniecznych, tj.:

1. Wprowadzenia kilkutygodniowego **marginisu elastyczności** w ramach, którego przeprowadzane mają być okresowe badania zdatności do ruchu drogowego - *pkt. 20 preambuły Dyrektywy*.
2. Wprowadzenia obowiązkowego szkolenia przypominającego lub egzaminu w celu uaktualniania poziomu kwalifikacji i kompetencji personelu diagnostycznego - *pkt. 33 preambuły Dyrektywy*.
3. Zatwierdzenia ośrodków szkolenia diagnostów, które będą uprawnione do wystawiania świadectwa diagnostom, spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia - *art. 13, ust. 2 Dyrektywy*.
4. Uaktualnienia **definicji pojazdu historycznego** (zabytkowego) - *art. 3, pkt. 7 Dyrektywy*.
5. Uzupelnienia przepisów o **Krajowym Punkcie Kontaktowym** w kwestii badań technicznych (*art. 15, ust. 1 Dyrektywy*).

Nawet w tym przypadku zakres implementacji generuje koszty, ale tym razem po stronie Przedsiębiorców SKP, którzy muszą pokryć koszty szkoleń przypominających i odrywania personelu diagnostycznego od pracy. Rozumiemy jednak potrzebę i konieczność podnoszenia kwalifikacji zawodowych, poziomu wiedzy i umiejętności personelu diagnostycznego.

Trzeba w tym miejscu koniecznie przypomnieć, że Przedsiębiorcy SKP pokryli w 2017 roku koszty wdrożenia systemu CEPIK 2.0, a były one niemałe. Nie zmieniono z tego powodu wysokości opłat za badania techniczne ani wówczas, ani teraz. Przedstawiony przez Państwa niedawno projekt nowelizacji rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów wprowadza nowe procedury badań, a co za tym idzie konieczność uzupełnienia wyposażenia SKP o nowe przyrządy. Jesteśmy temu stanowczo przeciwni i choć rozumiemy postęp techniczny to nie jesteśmy w stanie pokryć kolejnych kosztów. Nasze stanowisko w tej sprawie jest negatywne. Nie akceptujemy takiej polityki resortu infrastruktury.

Z poważaniem

Prezes Zarządu

**Kazimierz Zbylut**

(- podpis elektroniczny)