

Warszawa, dnia 08 września 2022 roku

ZPSKP/KZ/14/09/2022

Pan  
**Mateusz Morawiecki**  
Prezes Rady Ministrów RP  
Aleje Ujazdowskie 1/3  
**00-001 Warszawa**

dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy **Prawo o ruchu drogowym** oraz niektórych innych ustaw – druk 2540.

Szanowny Panie Premierze

W dniu 9 sierpnia 2022 roku skierował Pan do Marszałka Sejmu projekt ustawy o zmianie ustawy **Prawo o ruchu drogowym** oraz niektórych innych ustaw – druk sejmowy 2540, mający implementować do polskiego porządku prawnego przepisy **Dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep**. Jest to ten sam projekt, który w grudniu 2018 roku został wycofany z prac Sejmowych na wniosek Prezesa PiS – Pana **Jarosława Kaczyńskiego**.

Projekt ma implementować do polskiego porządku prawnego powyższą Dyrektywę. Wykracza jednak daleko poza jej ramy rozszerzając zakres regulacji i naruszając w ten sposób przepisy ustawy **Prawo Przedsiębiorców**, w szczególności art. 67, pkt. 4, który wskazuje, aby:

„4) implementując prawo Unii Europejskiej i prawo międzynarodowe, dążyć do nakładania **wyłącznie obowiązków administracyjnych niezbędnych do osiągnięcia celów implementowanych przepisów.**”

W ten sposób naruszona zostaje **Konstytucja Biznesu**, w tym zasada (UE+0)!

Te zbędne i kosztowne regulacje to m.in.:

- a) **dualizm w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów** – teraz ten nadzór we wszystkich obszarach sprawuje Starosta, a koszt nadzoru to około 23,1 mln złotych. Po zmianie Starosta będzie sprawował część administracyjną nadzoru, a część kontrolną nadzoru obejmie Transportowy Dozór Techniczny (TDT), którego koszt nadzoru jest szacowany na poziomie około 220 milionów złotych. Razem koszt nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów według nowych zasad (Starosta + TDT) ma wynieść około 250 milionów złotych. Tak znaczny wzrost kosztów nadzoru to koszty zatrudnienia ponad 300 nowych pracowników TDT, ich wyposażenie techniczne, transportowe, informatyczne itp. Czy w państwie pogrążonym w kryzysie ekonomicznym i gospodarczym, z wojną u wschodnich granic powinny być wprowadzane takie nieprzemyślane reformy, których unijna Dyrektywa 2014/45/UE nie wymaga?
- b) **system kontrolnych badań technicznych** – to nowy zwyczaj, przewidziany w projekcie ustawy, w którym właściciel lub posiadacz pojazdu niezadowolony z negatywnego wyniku badania technicznego będzie miał możliwość zgłoszenia swojego „niezadowolenia” do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w ciągu kilku dni, a ten skieruje inspektora TDT do sprawdzenia czy werdykt diagnosty był prawidłowy. Jeśli uzna, że wynik badania był poprawny właściciel lub posiadacz pojazdu zapłaci za to kontrolne, powtórne badanie techniczne. Jeśli uzna, że wynik badania był niepoprawny koszty badania pokrywa Przedsiębiorca SKP. Taki zapis w ustawie rodzi cały szereg problemów. Po pierwsze zmniejszy ilość badań technicznych z wynikiem negatywnym z obawy przed badaniem kontrolnym. Po drugie nie wiadomo co będzie się działo z pojazdem pomiędzy badaniem technicznym, a badaniem kontrolnym. Może zostać naprawiony, a więc jego stan techniczny zostanie zmieniony. Po trzecie wprowadzane przepisy zastrzegają możliwość ingerencji w obiektywizm badania technicznego przez osoby trzecie. Nie wiadomo na jakiej zasadzie inspektor TDT nakaże diagnoście zmianę wyniku badania technicznego. To wszystko są zapisy generujące konflikty pomiędzy posiadaczem lub właścicielem pojazdu, a personelem diagnostycznym. Obecna praktyka jest taka, że w przypadku negatywnego wyniku badania technicznego diagnosta wskazuje w zaświadczeniu stwierdzone usterki, a posiadacz pojazdu po ich usunięciu w ciągu 14 dni ma ponownie sprawdzany pojazd tylko w zakresie tych usterek. Zmiana w ustawie – konfliktogenna i zbędna. Na pewno nie poprawi jakości badań technicznych;

- c) **system karnych, dodatkowych opłat za badania techniczne pojazdów wykonywane po terminie** – zgodnie z wymogami Dyrektywy właściciel lub posiadacz pojazdu musi mieć zapewniony odpowiedni margines elastyczności w zakresie terminu przedstawienia do badania technicznego swojego pojazdu. Upominaliśmy się o ten zapis i został on w projekcie zawarty jako +/- 30 dni przed terminem wyznaczonego badania. To uczciwe rozwiązanie. Ale co, jeśli właściciel lub posiadacz pojazdu przedstawi go do badania po upływie 30 dni od wyznaczonego terminu badania? Jeśli porusza się po drogach publicznych bez ważnego badania organ kontroli ruchu drogowego zatrzymuje jego dowód rejestracyjny (także wirtualnie) i wymierza karę finansową oraz kieruje na badanie techniczne wydając stosowne skierowanie. Właściciel lub posiadacz pojazdu udaje się na stację kontroli pojazdów i tu spotyka go kolejna niemiła niespodzianka: musi zapłacić podwójną stawkę za badanie techniczne, bo przekroczył margines elastyczności wyznaczonego terminu. Mówi trudno i płaci. Ale dlaczego ta druga, karna część opłaty ma zostać przelana przez SKP na rzecz Transportowego Dozoru Technicznego? Tłumaczenie jest mętne. Klient płaci podwójnie. Przedsiębiorca SKP musi prowadzić całą buchalterię w zakresie tych karnych opłat. Są kwestie podatku VAT, odsetek za zwłokę i cała gama absurdów. Prawnicy RCL stwierdzili, że jest to podwójne karanie za to samo przewinienie, bo wcześniej był mandat za brak badania technicznego. Więc zmieniono prawników. Przepis niekonstytucyjny o charakterze para podatku? A kto by się Konstytucją przejmował. I tak forsuje się dalej ten przepis, bo celem implementacji jest zapewnienie źródła finansowania dla kolejnej grupy bezproduktywnych urzędników. Jedna Komisja reguluje, a druga dereguluje. Koszty budżetowe niestety rosną i tak podatnik utrzymuje coraz większą rzeszę urzędników. Przy takim podejściu państwo cofa się w rozwoju, a Przedsiębiorcy upadają;
- d) **system dodatkowego dokumentowania obecności pojazdu na badaniu technicznym**. Zgodnie z zapisami projektu ustawy obecność pojazdu na badaniu technicznym podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Jeśli taka dokumentacja w zakresie obecności pojazdu na stanowisku kontrolnym ma swoje uzasadnienie, aby nie było dwuznacznych, niejasnych sytuacji to wykonywanie zdjęcia wskazań drogomierza całkowicie mija się z celem, ponieważ takiego zdjęcia nie można potem przyporządkować do pojazdu. Ponadto diagnosta wpisuje już teraz do Rejestru Badań Technicznych wskazanie drogomierza w chwili badania. Jest to zapis całkowicie i wystarczająco wiarygodny. Natomiast tworzenie dodatkowego zdjęcia wskazań drogomierza to w przypadku 20 mln badań technicznych pojazdów rocznie – 20 mln zbędnych zdjęć. To 100 mln zbędnych zdjęć drogomierza przechowywanych w ciągu obowiązkowego okresu archiwizacji – 5 lat. Zbędne i kosztowne rozwiązanie!
- e) **system kontroli przedsiębiorcy SKP**. Zapis projektu narusza w tym względzie przepisy ustawy **Prawo Przedsiębiorców** w zakresie kontroli przedsiębiorcy (art. 48) poprzez kontrolę jego pracowników (personelu diagnostycznego) bez jego wiedzy i zgody, z naruszeniem zasad i terminów kontroli określonych w ustawie;
- f) **system kar finansowych dla przedsiębiorców SKP i personelu diagnostycznego**. Zapisy projektu przewidują kary finansowe dla Przedsiębiorców SKP – do **10 000 złotych** oraz dla diagnostów w wysokości do **2 000 złotych** w przypadkach określonych w ustawie. System opresji jest jednak rozbudowany o inne przypadki, których skutkiem jest pozbawienie uprawnień lub możliwości prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Do katalogu kar zaliczyć należy także sankcje skarbowe z tytułu nieterminowego przekazywania karnych opłat na konto TDT;
- g) **koszty finansowe wprowadzanych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym to:**
- Koszt wdrożenia nowego systemu nadzoru nad SKP – około **250 mln złotych z budżetu Państwa**,
  - Koszt szkolenia przypominającego dla personelu diagnostycznego – Przedsiębiorcy SKP,
  - Koszt wprowadzenia systemu dokumentacji badań technicznych (foto) – Przedsiębiorcy SKP,
  - Koszty archiwizacji dokumentacji z badań technicznych – Przedsiębiorcy SKP,
  - Koszt wprowadzenia zmian w procedurze badań technicznych i nowych urządzeń – Przedsiębiorcy SKP.

Projekt generuje bardzo wysokie koszty budżetowe w czasach kryzysu ekonomicznego i gospodarczego i obciąża budżet państwa pogrążonego w kryzysie kosztami wdrożenia zmian prawnych w wysokości blisko **250 milionów złotych** na rzecz jedyne go beneficjenta wprowadzanych rozwiązań – **Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)**, a pewną, istotną częścią zmian obciąża finansowo również samych Przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (SKP).

**Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów**, a także **Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów**, które mam zaszczyt reprezentować, wielokrotnie proponowały Ministerstwu Infrastruktury przyjęcie projektu ustawy w zawężonym zakresie, który realizowałby obowiązek implementacyjny, a równocześnie nie generował by tak wysokich kosztów budżetowych i społecznych. Propozycje te nie spotkały się z aprobatą co utwierdza nas w przekonaniu, że prawdziwym celem implementacji *Dyrektywy 2014/45/UE* jest zapewnienie źródła finansowania jego jedyne mu beneficjentowi - TDT.

Również determinacja z jaką Ministerstwo Infrastruktury próbuje po raz kolejny przeforsować ten projekt w rozszerzonym zakresie pod pretekstem implementacji Dyrektywy i poprawy jakości badań technicznych, a równocześnie niezwykle niskich kwalifikacji personelu kontrolnego TDT jest dowodem, że prawdziwym celem projektu jest stworzenie kolejnej bariery dla tego rodzaju działalności gospodarczej w postaci armii ponad 300 bezproduktywnych urzędników.

**Tymczasem do prawidłowego wdrożenia Dyrektywy 2014/45/UE do polskiego systemu prawnego wystarczy:**

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

Punkt. 1, 4, 5 – nie generują żadnych kosztów. Punkt. 2 i 3 generują kolejne koszty po stronie Przedsiębiorców SKP.

**Wobec powyższych faktów obydwie organizacje oceniają negatywnie projekt z druku 2540 (UC48) i wnoszą o jego odrzucenie lub przyjęcie, ale w wersji skróconej, zawierającej tylko powyższe 5 punktów (1-5).**

Muszę jeszcze nadmienić, że obydwie organizacje (WSSKP od lutego 2017r., Związek Pracodawców SKP od stycznia 2022r.) czynią starania w kierunku zmian urzędowych opłat za badania techniczne pojazdów. Ogromny wzrost kosztów, a także drastyczny wzrost inflacji sprawiają, że Przedsiębiorcy SKP zmierzają w kierunku upadłości. Sytuacja zmierza do tego, że ponad 20 milionów posiadaczy i użytkowników pojazdów będzie miało problem ze znalezieniem miejsca do wykonania okresowego badania technicznego swojego samochodu. Opłaty za badania techniczne pojazdów zostały wprowadzone 29 września 2004 roku i od tego czasu (18 lat) nie były zmieniane nawet o wskaźnik inflacji!

**W pierwszym półroczu 2022 roku według danych CEPIK zakończyło działalność ponad 150 stacji kontroli pojazdów.**  
Do końca roku 2022 na skutek takich i innych projektów, braku zmian opłat może упаść ich wielokrotnie więcej!

Sytuację ekonomiczną Przedsiębiorców SKP obrazuje poniższa tabela:

Lp.	Wyszczególnienie	Wartość rok 2004	Wartość rok 2022	Wzrost+ Spadek – o	Uwagi
1	Płaca minimalna	824,00 zł	3.010,00	+265,3 %	+2.186,00 zł
2	Składki ZUS	675,09 zł	1.482,18 zł**	+119,55 %	+807,09 zł
3	Inflacja w okresie:	10.2004	06.2022	<b>+51,30 %</b>	Wg. GUS
4	Cena badania kat. M1 brutto (z VAT 23%)	98,00 zł	98,00 zł	0,00	<b>Brak zmian</b>
5	Cena badania kat. M1 netto (bez VAT)	79,67 zł	79,67 zł	0,00	<b>Brak zmian</b>
6	Likwidacja obciążeń posiadaczy pojazdów*			-30,0 %	Szacunkowo
7	Podatki, opłaty, media, serwis wyposażenia			+50,0 %	Szacunkowo
8	Wzrost kosztów działalności ogółem			<b>+150,0 %</b>	Szacunkowo
9	<b>Skutki wzrostu kosztów oraz inflacji</b>	10.2004	06.2022	<b>+221,3 %</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>-1,04 zł</b>	<b>Strata na każdym badaniu pojazdu kat. M1</b>
13	<b>Minimalna, oczekiwana wysokość opłaty za badanie pojazdu kat. M1 brutto</b>	98,00 zł	<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. Pojazd kategorii homologacyjnej M1 to pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) do 3,5 tony – w tym samochód osobowy. Dane inflacji pochodzą z 30 czerwca 2022 roku. Do wskaźnika inflacji należy doliczyć inflację za lipiec – 15,5% oraz za sierpień 2022 roku – 16,1%. Regres inflacyjny trwa!

\*\* Składka ZUS zawiera ubezpieczenie społeczne, wypadkowe, chorobowe, Fundusz Pracy i minimalne ubezpieczenie zdrowotne (270,90 zł).

**Płaca minimalna wzrosła na przestrzeni owych 18 lat o ponad 2 200 złotych! Cena badania technicznego nie zmieniła się! Przedsiębiorcy SKP dopłacają już do każdego badania technicznego. Bardzo prosimy Pana Premiera o poparcie naszych starań w obu sprawach i obronę Przedsiębiorców SKP przed upadłością i utratą wielu tysięcy miejsc pracy!**

Z wyrazami szacunku

Prezes Zarządu

**Kazimierz Zbylut**

(- podpis elektroniczny)