

Warszawa, 18 października 2018

Stanowisko Związku Przedsiębiorców i Pracodawców ws. projektu ustawy o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 2 października 2018 roku

Z uwagi na fakt, iż polski prawodawca po raz kolejny decyduje się – w ramach omawianego projektu – na wykroczenie poza zakres regulacji wymagany przez implementowane dyrektywy europejskie, a także zważywszy na konsekwentne stanowisko ZPP ws. implementowania prawa unijnego (zakładające konieczność stosowania zasady EU+0), przedmiotowy projekt ustawy oceniamy, w zakresie odnoszącym się do zmian systemu nadzoru nad badaniami technicznymi, negatywnie.

Ocena ta wynika również z faktu, iż zaprezentowany projekt ustawy stoi w niektórych elementach w sprzeczności z postanowieniami ustawy Prawo przedsiębiorców, będącej jednym z elementów Konstytucji dla Biznesu, a także powoduje, iż polscy przedsiębiorcy, w szczególności Ci z sektora MSP, będą narażeni na dodatkowe koszty. Apelujemy o wycofanie się ze szkodliwych przepisów, postulując powzięcie – niezależnie od obowiązku implementowania dyrektywy do polskiego porządku prawnego – prac nad ewentualną modyfikacją ww. systemu, niewiązującą się z nałożeniem na polskich przedsiębiorców dodatkowych ciężarów.

Art. 14 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 roku w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE stanowi, że państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów podlegały nadzorowi. W kolejnych ustępach omawianego przepisu mowa jest m.in. o zakresie zadań organu nadzoru, czy też zwolnieniu stacji kontroli pojazdów prowadzonych

bezpośrednio przez właściwy organ z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku, gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu.

W polskim porządku prawnym, ten wynikający z dyrektywy obowiązek już jest realizowany – na podstawie art. 83b ust. 1 nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Projektodawcy dostrzegli w funkcjonowaniu obecnego nadzoru istotne niedociągnięcia i – niestety – zamiast spróbować poprawić je za pomocą adekwatnych regulacji, zdecydowali się na rewolucyjną wręcz zmianę systemu. W ramach przedstawionego projektu bowiem (art. 82 i kolejne), nadzór nad systemem badań technicznych sprawować ma Transportowy Dozór Techniczny. Zaproponowany system wiąże się ze zdecydowanym zwiększeniem kosztów sprawowania nadzoru nad systemem – o ile w tej chwili jest to ok. 23 mln zł w ciągu 10 lat, o tyle w ramach nowych regulacji kwota ta wzrasta już do ponad 1,7 mld zł w tym samym okresie.

Mowa jest zatem o systemie droższym wręcz nieporównywalnie – różnica nie jest nawet dwudziestokrotna, lecz znacznie większa. Dodatkowo, na mocy art. 84 ust. 4 projektu ustawy planuje się wprowadzić opłatę przeznaczoną na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych, czyli tzw. opłatę jakościową, której maksymalna wysokość nie może przekroczyć 3,5 zł. Chcemy jednoznacznie podkreślić, że z punktu widzenia przedsiębiorców jest to po prostu dodatkowy podatek – jakkolwiek usilne nie byłyby starania mające na celu wprowadzania kolejnych obciążeń pod nazwą „danin” i „opłat” – są to tego samego rodzaju obciążenia publiczne, które przedsiębiorcy muszą uiszczać, i które stanowią dla nich koszt. W tym wypadku, mimo że jednostkowo nie jest on wysoki, to wzięwszy pod uwagę wolumen wykonywanych w skali roku badań technicznych pojazdów (ok. 20 mln), skala kosztów dla polskich firm, głównie małych i średnich, rośnie do 70 mln zł rocznie.

Poza wspomnianymi, wprowadzenie przepisów omawianego projektu ustawy w życie, wiązałoby się z szeregiem kosztów dodatkowych, związanych choćby ze szkoleniami diagnostów, czy obsługą CEPIK. Opłaty za badania techniczne pojazdów są w Polsce w tej chwili kilkukrotnie niższe, niż w państwach Europy Wschodniej, a jednocześnie nie podlegają jakiegokolwiek waloryzacji.

Jednocześnie, przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów muszą mierzyć się z coraz większymi kosztami działalności, na które składały się opłaty, wynagrodzenia, czy media. W rezultacie, rentowność firm w istotnym stopniu zmalała – w porównaniu z rokiem 2005, przychody firm prowadzących stacje kontroli pojazdów zmalały o ok. 30 proc.

Reasumując, projektodawca zdecydował się na zaproponowanie rozwiązania znacznie droższego, niż to, które obowiązuje aktualnie, oraz wprowadzenie dodatkowych opłat (de facto podatków) po stronie przedsiębiorców, których pojazdy podlegają kontroli. Trzeba zaznaczyć, że zaprezentowane w ramach projektu ustawy podejście jest całkowicie niezgodne z zasadą EU+0, a także szeregiem zasad wywodzonych z ustawy Prawo przedsiębiorców, w tym zasady, zgodnie z którą przed rozpoczęciem prac nad opracowaniem projektu aktu normatywnego określającego zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej dokonuje się m.in. analizy możliwości osiągnięcia celu tego aktu normatywnego za pomocą innych środków.

W przypadku omawianego projektu nie przedstawiono, mimo głosów strony społecznej, alternatywnych i mniej kosztownych sposobów zmiany systemu nadzoru nad kontrolami pojazdów. W związku z tym, a także wzięwszy pod uwagę fakt podejmowania próby wprowadzania dodatkowych restrykcji pod pozorem implementowania prawa unijnego, omawiany projekt ustawy należy w zakresie odnoszącym się do nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów, ocenić negatywnie i zarekomendować rozpoczęcie prac legislacyjnych mających na celu udoskonalenie systemu aktualnego, zważając jednocześnie na kwestię kosztowności proponowanych rozwiązań.