



ZWIĄZEK POWIATÓW POLSKICH

ASSOCIATION OF POLISH COUNTIES
(member of Council of European Municipalities and Regions)

Pałac Kultury i Nauki, XXVII piętro, 00-901 Warszawa 134,
Plac Defilad 1, skr. pocztowa 7, tel. (22) 656 63 34, fax. (22) 656 63 33

Adres do korespondencji: 33-300 Nowy Sącz 1, skr. pocztowa 119, tel. (18) 477 86 00,
fax. (18) 477 86 11, e-mail: biuro@powiatypolskie.pl, www.zpp.pl

PREZES ZARZĄDU

Ludwik Węgrzyn
POWIAT BOCHENSKI

WICEPREZESI ZARZĄDU

Robert Godek
POWIAT STRZYŻOWSKI

Janina Kwiecień
POWIAT KARTUSKI

Ewa Masny-Askanas
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI /woj. ŚLĄSKIE/

Zenon Rodzik
POWIAT OPOLSKI /woj. LUBELSKIE/

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI /woj. PODLASKIE/

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

Marek Tramś
POWIAT POLKOWICKI

CZŁONKOWIE ZARZĄDU

Sebastian Burdzy
POWIAT ŚREDZKI

Zbigniew Deptuła
POWIAT MAKOWSKI

Edmund Kaczmarek
POWIAT JĘDRZEJOWSKI

Franciszek Koszowski
POWIAT ŚWIECKI

Edmund Kotecki
POWIAT BRZEZIŃSKI

Józef Kozina
POWIAT GŁUBCZYCKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Tadeusz Kwiatkowski
POWIAT DĄBROWSKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECINECKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Marek Pławiak
POWIAT NOWOSĄDECKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY
Józef Swaczyna

POWIAT STRZELECKI

Z-CIA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Marek Chciałowski
POWIAT GARWOLIŃSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Janusz Guzdek
POWIAT DZIERŻONIOWSKI

Józef Jodłowski
POWIAT RZESZOWSKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Szczepan Ołdakowski
POWIAT SUWAŃSKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/254/16

Warszawa, 3 listopada 2016 roku

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Departament Transportu Drogowego

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 30 września 2016 r., sygn. DTD.4.0211.2.2016.MB.3 w przedmiocie zgłoszenia uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw informuję, że Związek Powiatów Polskich przedmiotowy projekt w jego obecnym kształcie ocenia

negatywnie.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do informacji zamieszczonej we wprowadzeniu do uzasadnienia projektu, a wskazującej że minister właściwy do spraw transportu powołał grupę roboczą – z udziałem m.in. przedstawiciela Związku Powiatów Polskich – która wypracowała 22 tezy do „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”. Nie zostało wspomniane, że miało to miejsce w roku 2013. Sposób przywołania przedmiotowego dokumentu sprawia natomiast wrażenie, że rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy odzwierciedlają wyniki prac grupy roboczej, a tym samym są wynikiem szerokiego konsensusu organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze szeroko rozumianych badań technicznych pojazdów. Problem polega na tym, że zaproponowane rozwiązania w znacznym stopniu rozmijają się z wynikami prac grupy roboczej. Z jednej strony projekt nie wprowadza niektórych bardzo istotnych ustaleń; z drugiej strony wprowadza zmiany, które na etapie prac grupy budziły bardzo duże kontrowersje i z tego względu ostatecznie nie znalazły się w przywoływanej „Strategii działań”.

W tej pierwszej grupie znajduje się chociażby propozycja wprowadzenia zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę czołową pojazdu dokumentującej pozytywny wynik badania technicznego (teza nr 12). W sytuacji, gdy znaczna liczba pojazdów poruszających się po drogach nie ma aktualnych badań technicznych rozwiązanie takie w znacznym stopniu ułatwi organom kontrolującym wychwytywanie takich pojazdów. Będzie również skutecznym środkiem presji społeczno-

środowiskowej, gdyż fakt nie poddania pojazdu badaniom technicznym stanie się faktem publicznie wiadomym. Naklejka ułatwi również walkę z patologiami zdarzającymi się na niektórych stacjach kontroli pojazdów. Rozwiązanie takie – choć stosowane w niejednym kraju europejskim – nie zostało zaproponowane.

Zamiast tego jednym z głównych rozwiązań przewidzianych w projekcie ustawy jest znaczące zwiększenie kompetencji Transportowego Dozoru Technicznego, w szczególności poprzez pozbawienie starostów całokształtu zadań z zakresu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Uzasadniane jest to różnymi argumentami, które jednak po dokładniejszej analizie okazują się chybione. W szczególności wskazuje się, iż:

- „zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrola nad całym obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinna być skoncentrowana w rękach organu państwowego”. Przedmiotowa dyrektywa w swoim art. 3 pkt 16 zdefiniowała pojęcie „organu nadzoru” jako organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Dyrektywa dodaje, że organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów. Na tym tle należy podkreślić, że organy samorządowe co prawda nie są organami administracji rządowej, jednak pozostają organami państwowymi. Samorząd terytorialny jest częścią państwa, nie wolno więc posługiwać się argumentem, że organ państwowy musi oznaczać organ podległy odpowiedzialności ministrowi.

Co więcej – sama dyrektywa podkreśla, że organ nadzoru może od strony organizacyjnej obejmować kilka organów administracji – realizujących różny zakres zadań. W tym miejscu warto podkreślić, że przywoływana przez projektodawców „Strategia” postulowała zmianę kompetencji organów sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów poprzez rozdzielenie kompetencji do kontroli w obszarze administracyjnym i kontroli obejmującej wyposażenie kontrolno-pomiarowe stacji kontroli pojazdów oraz jakość badań technicznych pojazdów (teza nr 16). Nie zostało to w żaden sposób rozważone;

- „jedynym organem, który jest w stanie podjąć wiarygodne zadania w tym zakresie jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. [...] Urząd obsługujący Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzących”. Należy w tym miejscu przytoczyć wyniki kontroli NIK dotyczącej wykonywania zadań przez Transportowy Dozór Techniczny w latach 2012-2015. NIK stwierdził, że TDT „nie wykazywał [...] inicjatywy w wykonywaniu dozoru nad pozostałymi urządzeniami znajdującymi się w ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych”. W efekcie w kontrolowanym okresie ponad 37 tys. (14%) zaewidencjonowanych w TDT urządzeń nie posiadało ważnych badań technicznych i decyzji zezwalających na eksploatację. „Mimo występowania przypadków nielegalnej eksploatacji urządzeń technicznych TDT tylko w ograniczonym zakresie podejmował wspólne działania ze służbami i inspekcjami realizującymi zadania dotyczące bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych oraz bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.” „TDT nie wykorzystywał w pełni także informacji otrzymywanych od innych podmiotów, o użytkowaniu urządzeń technicznych z naruszeniem przepisów o dozorcze technicznym.” Ustalenia te pozostają w opozycji do głębokiej wiary

projektodawców, że jedynym organem, który jest w stanie podejmować wiarygodnie zadania dotyczące nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów jest TDT;

- poszczególne starostwa nie są przygotowane do pełnienia funkcji nadzorczych zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE. Argument ten traktujemy jako szczególnie niestosowny. W chwili obecnej koszty prowadzenia nadzoru spoczywają na barkach właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Jak wskazuje Ocena Skutków Regulacji zaproponowana zmiana kompetencji ma przynieść po stronie jednostek samorządu terytorialnego oszczędności na poziomie 2,32 mln zł rocznie. Na tyle zatem wyceniono obecny koszt realizacji zadań odbieranych jednostkom samorządu terytorialnego. Jednocześnie w celu osiągnięcia właściwego poziomu nadzoru w modelu docelowym kieruje się do Transportowego Dozoru Technicznego strumień środków finansowych w wysokości 69,71 mln zł rocznie, w tym 64,42 mln zł z nowych lub podwyższanych przez opiniowany projekt opłat. Innymi słowy – rzekomo wyspecjalizowany organ otrzymuje dedykowane finansowanie w kwocie trzydziestokrotnie wyższej niż ta, która obecnie jest wydawana na realizację zadania. Wystarczające by było skierowanie tych środków do organów obecnie odpowiedzialnych za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów.

Wskazane środki są uzyskiwane dzięki przymusowemu obłożeniu wszystkich kierowców dodatkową opłatą oraz wprowadzeniem monopolu na niektóre badania techniczne dla stacji własnych TDT. W tym ostatnim zakresie na szczególnie negatywną ocenę zasługuje pomysł przypisania tym stacjom okresowych badań technicznych wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. Pomysł taki nie ma nic wspólnego z troską o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego – jest po prostu zarezerwowaniem dla stacji TDT efektywnego źródła dochodów.

Dodać należy, że po zakończeniu okresu inwestycyjnego (budowy nowych stacji TDT) koszty realizacji powierzonych TDT zadań zostały oszacowane na około 45 mln zł rocznie – co oznacza, że z góry zakłada się uzyskanie na prowadzonej działalności stałego zysku na poziomie 20 mln zł. W tej sytuacji całą propozycję należy uznać za kolejny pomysł centralizacyjny mający na celu budowę państwa resortowego.

W świetle powyższego Związek Powiatów Polskich domaga się gruntownej zmiany projektu i zachowania przez powiaty znaczącej części zadań związanych z nadzorem nad funkcjonowaniem systemu badań technicznych pojazdów (zarówno w aspekcie dotyczącym stacji kontroli pojazdów, jak i diagnostów) – przy jednoczesnym skierowaniu na ten cel adekwatnych środków finansowych.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich



Ludwik Węgrzyn