



# 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-CA 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 SUWALSKI

Andrzej Opala  
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

## DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/357/15

Warszawa, 12 sierpnia 2015 roku

Szanowny Pan

**Łukasz Twardowski**

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego  
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

Szanowny Panie Dyrektorze,

w odpowiedzi na Pana pismo z 29 czerwca 2015 r.  
DTD.IV.4400.2.102.2015.ARS.1 w załączeniu przesyłam uwagi Związku  
Powiatów Polskich do wstępnego projektu założeń dotyczących  
nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Z wyrazami szacunku

Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich

  
Ludwik Węgrzyn

Lp.	Przedmiot uwagi	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi
1.	Uwaga ogólna	Projekt nie rozwiązuje problemu konfliktu interesów diagnosty (art. 13 ust. 4 Dyrektywy).	<p>Zgodnie z powołanym przepisem dyrektywy prowadząc badanie zdadności do ruchu drogowego, diagnosty muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.</p> <p>Pracownicy nadzorujący stacje kontroli pojazdów z upoważnienia starosty, zwracają uwagę, że największym problemem w zakresie prawidłowego działania systemu nadzoru pojazdów jest zależność diagnostów od przedsiębiorców prowadzących stacje, którzy za wszelką ceną chcą utrzymać klienta.</p> <p>Właściciel pojazdu, który otrzymał negatywne badanie techniczne w danej stacji, raczej do niej wróci. Przy zachowaniu obecnego systemu trudno mówić o zachowaniu przez diagnostów bezstronności i obiektywizmu.</p> <p>Zwracamy również uwagę na brak ograniczeń w zakresie jednoczesnego wykonywania przez diagnostę badania technicznego oraz wykonywania zawodu mechanika samochodowego. Zdarzają się sytuacje kiedy diagnosty naprawiają pojazdy w swoich prywatnych warsztatach, a później dokonują ich badania na stacji, na której są zatrudniani, w ten sposób dokonują sprawdzenia własnej pracy.</p>
2.	Przeniesienie kompetencji dotyczących nadzoru nad SKP od starostów do TDT	Związek Powiatów Polskich stanowczo protestuje przeciwko takiemu rozwiązaniu. Nie należy łączyć funkcji „organu właściwego” oraz „organu nadzoru”. Funkcje te powinny pozostać rozdzielone. Wbrew sugestii zawartej w projekcie, jakoby było to rozwiązanie wypracowane w grupie roboczej, przypominamy, że Związek Powiatów Polskich konsekwentnie kwestionował wprowadzenie wskazanego w projekcie rozwiązania.	<p>TDT powinien pełnić funkcję „organu właściwego” kreującego politykę w zakresie przeprowadzania badań technicznych, wpływając na tworzenie właściwych przepisów i procedur.</p> <p>Nadzór natomiast powinien pozostać blisko przedsiębiorcy, czyli w starostwach. Po początkowym okresie trudności, jaki mieli starostowie z nadzorem nad badaniami technicznymi obecnie sytuacja wygląda zdecydowanie lepiej. Wyszkolone zostały odpowiednie kadry, posiadające kompetencje zarówno w zakresie wiedzy technicznej, jak i procedur administracyjnych. Ponadto rozdzielenie funkcji nadzoru nad badaniami technicznymi i zadań z zakresu rejestracji pojazdów wydaje się być dalece niezasadne. Kwestie te przenikają się wzajemnie w sposób bardzo znaczący, a wykonywanie tych zadań w ramach jednego organu jest szczególnie istotne w sytuacji niejasności w zakresie interpretacji przepisów dotyczących badań i rejestracji pojazdów.</p> <p>TDT chcąc przejąć nadzór, będzie zmuszony do znacznego zwiększenia liczby inspektorów. Nie oznacza to, że równocześnie w starostwach taka sama liczba osób zostanie zwolniona lub oddelegowana do innych zadań, gdyż w większości przypadków osoby sprawujące nadzór nad stacjami wykonują również inne czynności, głównie powiązane z nadzorem nad OSK lub rejestracją pojazdów.</p> <p>Należy podkreślić, że struktury TDT są absolutnie niewystarczające do realizacji zadań z zakresu nadzoru, co wynika wprost z uzasadnienia. Na stronie 7 projektu zawarta jest informacja, iż cyt. „TDT posiada struktury organizacyjne obejmujące obszar całego kraju, bowiem realizuje swoje zadania poprzez 7 oddziałów terenowych zlokalizowanych w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu oraz Poznaniu oraz 6 zespołów inspektorów zlokalizowanych w Białymstoku, Łodzi, Kielcach, Bydgoszczy, Olsztynie i w Szczecinie”. Czy tak naszym zdaniem słabo rozwinięta infrastruktura TDT jest w stanie skutecznie sprawować nadzór nad blisko 4000 stacjami znajdującymi w naszym kraju i dziesiątkami tysięcy diagnostów? W następnym akapicie czytamy cyt. „TDT posiada również kadrę przygotowaną merytorycznie do realizacji zadań w obszarze systemu badań technicznych pojazdów.” Zapis ten sugeruje, że w przeciwieństwie do starostw tylko TDT posiada wyspecjalizowaną kadrę do sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów pomijając i ignorując dotychczasowe doświadczenie starostw w tych sprawach oraz nakłady poniesione na wyszkolenie odpowiedniej kadry.</p>

			<p>W przypadku odwołań od decyzji wydanych przez TDT odmawiających wpisu do rejestru, zawieszających działanie stacji lub zakazujących prowadzenia działalności, organem odwoławczym będzie Minister właściwy ds. transportu. Wygeneruje to potrzebę znaczącego wzrostu zatrudnienia w ministerstwie. W chwili obecnej odwołania składane są do 49 Samorządowych Kolegiów Odwoławczych, po zmianie do jednego Ministra.</p> <p>Powyższe oznacza, że system nadzoru stanie się znacznie droższy od funkcjonującego obecnie.</p>
3.	Przeniesienie kompetencji dotyczących nadawania i cofania uprawnień dla diagnostów od starostów do TDT	Podobnie jak w punkcie poprzednim sugeruje się, aby nadawanie i cofanie uprawnień odbywało się przez starostów.	<p>Uprawnienia nadawane są mieszkańcom danego powiatu, a zatem jest to blisko jego miejsca zamieszkania. Ewentualne odmowy wydania uprawnień rozpatrywane są przez organy odwoławcze blisko miejsca zamieszkania, również skargi wniesione do sądu rozpatrywane są przez miejscowe sądy administracyjne. To samo dotyczy cofania uprawnień.</p> <p>Przeniesienie kompetencji do TDT spowoduje znaczące utrudnienie w zakresie uzyskiwania uprawnień diagnosty. Ponadto spowoduje, tak jak w przypadku nadzoru nad badaniami, że wszelkie odwołania od wydanych decyzji będą rozpatrywane przez Ministra właściwego ds. transportu. Strony będą miały faktycznie ograniczone prawo do czynnego udziału w postępowaniu. Sądem właściwym będzie tylko WSA w Warszawie.</p>
4.	Budowa Centralnego Systemu Badań Technicznych Pojazdów	Sugeruje się odstąpienie od budowania Centralnego Systemu Badań Technicznych na rzecz przekazywania danych do CEP	<p>Obecnie trwają prace nad Centralną Ewidencją Pojazdów 2.0. Po zakończeniu prac CEP będzie w stanie przyjąć wszystkie dane jakie TDT chciałby gromadzić w Centralnym Systemie Badań Technicznych. Budowanie drugiego systemu, tylko po to aby organ nadzoru posiadał te dane jest zbędnym dublowaniem systemów i kosztów. Dane z SKP przekazywane powinny być do CEP, a organ nadzoru powinien mieć ustawowo zagwarantowany dostęp do niezbędnych danych związanych z nadzorem. System taki jest znacząco tańszy niż budowanie, a następnie utrzymywanie dodatkowej Centralnej Ewidencji.</p>
5.	Budowa Centralnego Rejestru Uprawionych Diagnostów	Sugeruje się odstąpienie od budowania Centralnego Rejestru Uprawionych Diagnostów na rzecz przekazywania danych do CEP	<p>Zasadnym jest, aby dane dotyczące diagnostów były dostępne w centralnym rejestrze, ale budowa od podstaw centralnego rejestru już zasadna nie jest.</p> <p>Dane powinny być gromadzone przez starostę w ramach prowadzonych ewidencji diagnostów i przekazywane do Centralnej Ewidencji Pojazdów, tak aby podczas rejestracji pojazdu nie było wątpliwości czy dany diagnosta miał prawo wykonać badanie techniczne.</p> <p>Podobne rozwiązanie zastosowane zostało w zakresie instruktorów nauki jazdy oraz ośrodków szkolenia kierowców, gdzie starostowie zostali zobowiązani do przekazania w formie elektronicznej do CEK prowadzonych rejestrów OSK i ewidencji instruktorów, a następnie do aktualizowania tych danych.</p> <p>Nie ma powodu dla którego w przypadku diagnostów miałyby się to odbywać w ramach innego Centralnego rejestru niż CEP.</p>
6.	Wprowadzenie opłaty składającej się na opłatę za badanie techniczne	Z uwagi na brak konieczności budowy oddzielnych systemów informatycznych nie jest zasadnym, aby wprowadzać kolejną opłatę składającą się na koszt badania technicznego	<p>W chwili obecnej na koszt badania technicznego składa się opłata za badanie oraz opłata ewidencyjna wnoszona na rzecz budowy i utrzymania Centralnej Ewidencji Pojazdów. Wprowadzenie kolejnej opłaty w ramach Funduszu – Centralny System Badań Technicznych Pojazdów spowoduje wzrost kosztów dla posiadaczy pojazdów bez żadnej wartości dodanej dla tychże posiadaczy, gdyż tak jak wskazano powyżej, budowanie dodatkowych centralnych rejestrów jest niezasadne.</p> <p>Tak na marginesie można jedynie zaznaczyć, że obecnie starostowie sprawujący nadzór nad badaniami technicznymi nie otrzymują z tego tytułu, żadnej rekompensaty ponoszonych kosztów.</p>
7.	Możliwość	Możliwość prowadzenie stacji	Według założeń TDT będzie mógł prowadzić „wzorcowe stacje kontroli pojazdów”, które miałyby być finansowane z Funduszu – Centralny System Badań Technicznych Pojazdów.

	prorowadzenie stacji kontroli pojazdów przez TDT	kontroli pojazdów przez TDT	Samo wprowadzenie pojęcia „stacji wzorcowych” jest niewłaściwe, gdyż stacje te musiałyby posiadać takie samo wyposażenie jak stacje okręgowe, działać na tych samych przepisach, wykonywać badania zgodnie z istniejącymi procedurami. Także nie bardzo wiadomo czym miałyby się różnić od „normalnych” SKP. Możliwość finansowania budowy i funkcjonowania stacji prowadzonych przez TDT z innych źródeł niż wpływy z badań, może doprowadzić do podejmowania nieracjonalnych decyzji w zakresie budowy tychże stacji, budując je w miejscach, gdzie będą stanowiły realną konkurencję dla stacji prowadzonych przez przedsiębiorców, godząc się z zagrożeniem, że nie będą przynosiły określonych korzyści. Sprawowanie nadzoru nad SKP przez TDT, w skrajnym przypadku, może prowadzić do próby eliminacji stacji prowadzonych przez przedsiębiorców działających na tym samym terenie co stacje prowadzone przez TDT.
8.	Prowadzenie rejestru ośrodków szkolenia diagnostów oraz prowadzenie nadzoru nad szkoleniem diagnostów przez ITS.	Nadzór nad szkoleniem diagnostów winien być powierzony starostom.	Rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, jest jak najbardziej zasadny. Natomiast powierzenie prowadzenia rejestru i nadzoru nad szkoleniem diagnostów Instytutowi Transportu Samochodowego zasadnym nie jest. Rejestry oraz nadzór winni prowadzić starostowie. Nadzór prowadzony przez ITS będzie jedynie iluzoryczny. ITS nie jest osobowo ani organizacyjnie gotowy do prowadzenia nadzoru w całym kraju. Wymaga to znacznych nakładów osobowych i finansowych. Również kontrole przeprowadzane co 2,5 roku nie będą miały realnego wpływu na poziom szkolenia diagnostów, gdyż będą zbyt rzadkie. Dziwnym jest również, aby organ centralny, jakim stanie się ITS, sprawdzał np. spełnienie odpowiednich warunków lokalowych (np. posiadania stołów i krzesel). W przepisach należy jasno określić, kto będzie mógł szkolić diagnostów oraz według jakiego programu. Zwracamy uwagę, że starostowie posiadają doświadczenie w zakresie kontroli ośrodków szkolenia kierowców. Starostowie mogliby prowadzić rejestry ośrodków szkolących diagnostów i przekazywać dane do Centralnej Ewidencji Pojazdów, tak jak, ma to miejsce w przypadku ośrodków szkolenia kierowców.
9.	Stosowanie w toku kontroli praktyki „tajemniczego klienta z wykorzystaniem uszkodzonego samochodu”	Tego rodzaju praktyka powinna być stosowana w wyjątkowych sytuacjach, precyzyjnie określonych w przepisach.	Prowokacje, zasadzki były już stosowane w przeszłości i mają bardzo złą opinie wśród przedsiębiorców i obywateli. Kontrolujący mają prawo uczestniczyć w czasie badania technicznego danego pojazdu i po zakończeniu go przez diagnostę, zweryfikować wystawiony przez niego wynik. W razie braku pojazdu na stacji kontroli pojazdów powinien móc wykorzystać własny pojazd. Celem kontroli winno być sprawdzenie czy działalność jest prowadzona prawidłowo a nie podejmowanie prób „przyłapania” diagnosty na błędzie.
10.	Proporcjonalna odpowiedzialność diagnostów	Wprowadzenie wskazanego rozwiązania jest zasadne pod warunkiem szczegółowego wskazania w ustawie na jakich zasadach kara będzie wymierzana.	Wprowadzenie zasady proporcjonalności jest w pełni uzasadnione. Już teraz w orzecznictwie sądowo-administracyjnym można zauważyć tendencje do szukania próby złagodzenia reżimu obecnie obowiązujących przepisów. Niemniej jednak, ponieważ sprawa dotyczy ograniczeń w zakresie wykonywania zawodu, przepisy w tym zakresie muszą być precyzyjne.
11.	Weryfikacja niekaralności przedsiębiorcy	Sposób weryfikacji danych o niekaralności nakłada na diagnostów konieczność poniesienia dodatkowych kosztów.	Diagnosty, w przeciwieństwie do organów administracji publicznej nie są uprawnieni do nieodpłatnego uzyskiwania zaświadczeń z KRK.
12.	Wykonywanie badań technicznych	Sugeruje się pozostawienie obecnych rozwiązań.	Bez dostępu do specjalistycznych urządzeń diagnosta może mieć problem z prawidłowym wykonaniem badań. To pociąga za sobą ewentualną odpowiedzialność za dopuszczenie do ruchu pojazdu nie

	ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów		spełniającego warunków technicznych. Ciągniki rolnicze powyżej 3,5 t, które muszą być badane na okręgowych stacjach kontroli pojazdów, są w tej chwili na tyle komfortowymi środkami transportu, że można nimi przejechać kilkanaście kilometrów do najbliższej okręgowej stacji kontroli pojazdów.
13.	Konieczność wniesienia dodatkowej opłaty za badanie techniczne w przypadku dokonania badania po terminie	Wnosimy o ponowne rozważenie wprowadzenia takiej zasady.	Właściciele części pojazdów świadomie nie wykonują badania w terminie, gdyż pojazd nie jest użytkowany. W niektórych przypadkach dojazd niektórymi pojazdami w okresie zimowym do najbliższej stacji kontroli pojazdów jest niemożliwy. Po drugie poruszanie się bez ważnych badań technicznych już dzisiaj jest sankcjonowane (mandaty karne w związku z kontrolą ruchu drogowego oraz ryzyko roszczenia regresowego zakładu ubezpieczeń).