



S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 05.11.2020 r.

Sz. P.
Adam Abramowicz
Rzecznik MŚP
00-679 Warszawa
ul. Wilcza 46

FORS/110/2020

Dotyczy: Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw UC48.

Seansowy Panie Ministrze,

W imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, szczególnie tych, którzy równoległe z prowadzeniem stacji demontażu prowadzą stacje kontroli pojazdów (SKP) lub przedmiotem ich działalności jest obrót pojazdami uszkodzonymi, przedstawiamy wstępną opinię do projektu zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (projekt UC 48) - zwanego w dalszej części projektem.

Uważamy, że w sytuacji, w jakiej z powodu COVID 19 znalazła się w Polsce gospodarka, należy do czasu ustania epidemii a także stanu zagrożenia epidemiologicznego wstrzymać wszelkie prace legislacyjne, które mogą pogorszyć sytuację finansową przedsiębiorców wskutek nakładanych dodatkowych obowiązków generujących koszty. W naszej ocenie jedynym dopuszczalnym wyjątkiem może być dostosowanie prawa krajowego do przepisów unijnych, w taki sposób, aby przyjęte krajowe rozwiązania nie wychodziły ponad to co jest zapisane w Dyrektywach, a w przypadku dodatkowych kosztów - były przewidziane rekompensaty. Przedłożony przez Rząd projekt jest jednym z tych, które po przyjęciu zaproponowanych rozwiązań będą generować dodatkowe koszty nie tylko przedsiębiorcom, ale także posiadaczom pojazdów. Przykładem takim jest całkowicie nieuzasadnione podwyższenie o 100 % opłaty za okresowe badanie techniczne w przypadku dokonania badania po upływie 30 dni od daty upływu ważności badania. Właściciel naprawianego pojazdu lub przedsiębiorca, który dokonuje obrotu niesprawnymi pojazdami, nie mogąc spełnić tego wymogu, będzie obligatoryjnie ukarany kwotą od 62 zł, w przypadku motocykla, do 199 zł w przypadku autobusu. O tym, że są to kary przesadzają art. 2 i 3, które stanowią, że powyższe opłaty nie stanowią kosztów uzyskania przychodów. W tym miejscu należy podkreślić, że koszty uzyskania przychodu nie będzie stanowić całość opłaty za badanie a nie tylko kwota sankcji. Pojawia się zapewne tłumaczenia ze strony Rządowej, że można będzie uniknąć kary, wycofując czasowo z ruchu pojazdy ze szkodą istotną. W obecnej sytuacji jest to bardzo uciążliwe i również kosztowne, należy bowiem zdać do depozytu tablice rejestracyjne, wnieść stosowną opłatę i czekać na decyzję administracyjną. Aktualnie organy rejestrujące pojazdy są praktycznie zamknięte. Zgłaszaliśmy już parę miesięcy temu propozycję umożliwienia rejestracji pojazdów czy też czasowego wycofania pojazdów z ruchu drogą korespondencyjną, niestety propozycja ta nie została uwzględniona. Nie wdrożono, na co pozwala już prawo, modułu elektronicznego wyrejestrowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które trafiają do stacji demontażu. Mamy więc kuriozalną sytuację, za nieterminowe badanie, którego fizycznie dokonać nie można, naliczona zostanie dodatkowa opłata (kara), a za poruszanie się po drogach bez badań w okresie 30 dni od

upływu terminu ważności badań, jedyną sankcją będzie w dalszym ciągu zatrzymanie administracyjne dowodu rejestracyjnego. Dlatego uważamy, że ewentualne dodatkowe sankcje mogą dotyczyć tylko kierowców pojazdów poruszających się po drogach bez aktualnego okresowego badania technicznego.

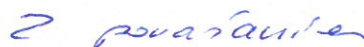
Projekt przewiduje również dodatkowe koszty prowadzącym SKP, a mianowicie: administrowanie dodatkowymi opłatami, przekazywanie ich do TDT, księgowanie, wystawianie dodatkowych dokumentów z tym związanych, robienie dokumentacji fotograficznej, przechowywanie zdjęć przez okres 5 lat - to dodatkowe koszty, dla których nie przewidziano w projekcie żadnych rekompensat.

Z uzasadnienia do projektu wynika, że głównym celem projektu jest podniesienie jakości pracy SKP poprzez zwiększenie nadzoru. Z naszego doświadczenia, jakie mamy w obszarze recyklingu pojazdów wynika, że zwiększenie uprawnień kontrolnych w 2018r., w tym wypadku Inspektorom Ochrony Środowiska oraz zwiększenie obowiązków prowadzącym stacje demontażu - monitoring, zabezpieczenie roszczeń, operaty ppoż., odnowienie pozwoleń itd., miało skutek odwrotny od zamierzonego. Obszar szarej strefy z 50% zwiększył się do 70%, a prowadzący stacje demontażu, na których nałożono dodatkowe obowiązki bez rekompensaty, nie mają żadnej szansy konkurowania z szarą strefą. Przypominamy, że prowadzący stację demontażu za usługę zagospodarowania odpadu niebezpiecznego jakim jest pojazd wycofany z eksploatacji, nie może pobrać żadnej opłaty.

W uzasadnieniu do projektu podano również dane dotyczące ilości pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych - na dzień 31 grudnia 2019 r. było to ok. 22 % pojazdów. W tym miejscu należy podkreślić, że według danych, jakie otrzymaliśmy z CEPIK, na dzień 30 czerwca 2020 r. zarejestrowanych pojazdów było - **37 065 044**, w tym bez ważnego przeglądu technicznego było - **14 120 310** pojazdów, co stanowiło **ok. 38 %**. W naszej ocenie w zdecydowanej większości pojazdy bez badań to „martwe dusze” – są to pojazdy zdemontowane w ostatnich latach w szarej strefie. Uważamy, że z danych jakie otrzymujemy z CEPIK nikt nie jest w stanie wyciągnąć żadnych wniosków i nie powinien oceniać stanu bezpieczeństwa na drodze.

Zwracamy także uwagę, że w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków, jakimi będą dodatkowe opłaty za badanie techniczne po terminie. Nie zbadano bowiem ilości badań po upływie 30 dni od terminu ważności badania. W naszej ocenie każdego roku znacznym uszkodzeniom ulega ok. 300 tys. pojazdów, których właściciele (firmy lub osoby fizyczne) nie będą w stanie wykonać okresowego przeglądu w terminie. Z dużym prawdopodobieństwem ogólna kwota jaką zostaną obciążeni posiadacze pojazdów wyniesie ok. 40 milionów rocznie.

W związku z powyższym, zwracamy się do Pana z prośbą o podjęcie działań zmierzających do o wycofania projektu lub wykreślenie wszystkich proponowanych przepisów, które nie są bezpośrednio związane z implementacją Dyrektywy 2014/45/UE.



Prezes Stowarzyszenia FORS



Adam Małyszko