Propozycja przedsiębiorców – Koalicji Na Rzecz Autogazu – Związku Pracodawców odnośnie zmian w zapisach ustawy (wraz z uzasadnieniem)

o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia z dnia 14.04.2023 (dz.u. 2023.919)

W ustawie z dnia 14 kwietnia 2023 roku (Dz.U.2023.919 z dnia 2023.05.16) proponowane jest wprowadzenie następujących zmian:

1. W art. 38 ust. 1 uchyla się punkt 4.

2. W art. 38 uchyla się ustępy: 5, 6, 7, 8.

Uzasadnienie:

Art. 38 ust 1 pkt. 4 wprowadza możliwość raportowania o zagrożeniu przez każdy podmiot dokonujący montażu instalacji gazowej, w stosunku do każdego pojazdu, nawet takiego, w którym instalacja została zamontowana przez inny podmiot montujący. Taka denuncjacja z automatu wiąże się z zawieszeniem świadectwa homologacji. Przyjęta konstrukcja może prowadzić lub nawet zachęcać do nieuczciwej konkurencji na rynku. Konsekwencją usunięcia art. 38 ust. 1 pkt. 4 jest też konieczność usunięcia ustępów: 5, 6, 7 i 8.

Wystarczającym narzędziem dla zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonujących instalacji zasilania gazem jest art. 38 ust 1 pkt. 1. oraz system kontrolny przewidziany w art. 52.

Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę na nieprecyzyjność i wieloznaczność regulacji postulowanych do uchylenia. Redakcja przepisu pozwala bowiem na wniosek, iż owo raportowanie zagrożenia może dotyczyć obszarów niezwiązanych z instalacją zasilania gazem, które to zagrożenia zostały stwierdzone podczas montażu instalacji zasilania gazem. Taka interpretacja, literalnie dopuszczalna, oznaczałaby przerzucenie na warsztaty montujące instalacje zasilania gazem obowiązku kontroli całego stanu technicznego pojazdów.

3. W art. 39 uchyla się punkty: 1, 2.

Uzasadnienie:

Regulacja art. 39 w zakresie punktów 1 i 2 jest konsekwencją zapisu art. 38 ust 1 pkt 4 wprowadzającego instytucję denuncjacji. Wykreślenie art. 38 ust. 1 pkt 4 wymaga również usunięcia art. 39 pkt 1 i 2.

4. Uchyla się art. 40 w całości

Uzasadnienie:

Wydane świadectwo homologacji nie może być uchylone, albowiem jest ono powiązane z pojazdem, w którym daną instalację zamontowano. Regulacja art. 40 pkt. 1 zdaje się nie dostrzegać konsekwencji uchylenia świadectwa homologacji dla pojazdu wyposażonego w taką instalację. Regulacja ta generuje sytuację, iż na naszych drogach będą pojawiały się pojazdy z instalacjami zasilania gazem, co do których świadectwa homologacji wygasły. Jaka zatem będzie podstawa faktyczno prawna, iż te pojazdy mogą poruszać się po drogach ?

Punkt drugi tego artykułu również wprowadza rozwiązanie wadliwe i niezrozumiałe. Oznacza wygaśnięcie świadectwa homologacji, automatycznie, z chwilą wejścia w życie nowych wymagań będących podstawą do udzielania świadectwa homologacji. Rozporządzenie wydane na postawie art. 58 ust. 1 z definicji będzie odsyłało do innych aktów prawnych, a te zmieniają się dość często. Przedmiotowa regulacja w praktyce oznacza, iż działalność podmiotów dokonujących montaży instalacji zasilania gazem, sprowadzi się do permanentnego pozostawania w stanie oczekiwania na wydanie świadectwa homologacji. Ten proces trwa bowiem kilka miesięcy i można założyć iż koresponduje z częstotliwością zmian, które będą prowadziły do wygaśnięcia „starego" świadectwa homologacji.

Można tu zadać retoryczne pytanie: czy zmiana przepisów kodeksu drogowego może z automatu prowadzić do unieważnienia wszystkich wcześniej wydanych praw jazdy ? czy zmiana przepisów prawa budowlanego może skutkować tym, iż unieważniamy wszystkie wcześniej wydane pozwolenia na budowę ?

Przepis art. 40 pkt 2 wiąże się z przepisem art. 79 ust 2 pkt 5, stanowiącym, iż z chwilą wygaśnięcia świadectwa homologacji, wyciągi wydane na ich podstawie stają się **nieważne.** Doprowadzamy zatem do stanu, kiedy kilka milionów samochodów poruszających się po drogach z dnia na dzień traci homologację na zamontowaną w nich instalacje zasilania gazem.

5. W art. 52 ust. 1 wykreśla się zwrot: ***„za opłatą".***

6. W art. 52 uchyla się ustęp 4.

7. W art. 52 ustęp 5 wykreśla się zdanie: *W przypadku upoważnienia służby technicznej opłatę za kontrolę pobiera służba techniczna.*

Uzasadnienie:

Ustawa w dotychczasowym kształcie zawiera swoiste i nieakceptowane novum, iż procedura kontrolna odbywa się na koszt podmiotu kontrolowanego. Przerzucenie kosztów kontroli na podmiot kontrolowany jest niedopuszczalne. Negatywny wynik kontroli daje możliwość

skorzystania z licznych sankcji przewidzianych w systemie prawnym. Koszt kontroli nie może być osobną sankcją.

8. Art. 52 ustęp 8 uchyla się punkt 2.

9. Do art. 52 dodaje się ustęp 8a w następującym brzmieniu:

Jeżeli stwierdzone uchybienia bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu użytkowania pojazdów wprowadzonych do ruchu lub negatywnie wpływają na środowisko w stopniu większym niż jest to dopuszczalne we właściwych przepisach, Dyrektor TDT może mocą decyzji administracyjnej której może nadać rygor natychmiastowej wykonalności zawiesić:

a) świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1, lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu, do czasu usunięcia nieprawidłowości, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni,

b)świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w odniesieniu do:

–podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, u którego stwierdzono te nieprawidłowości - do czasu ich usunięcia, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni albo

–zakładu montującego, w którym stwierdzono nieprawidłowości - do czasu ich usunięcia, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni.

10. Art. 52 ustęp 9 nadaje się następujące brzmienie:

Po uzyskaniu od podmiotu kontrolowanego informacji o usunięciu nieprawidłowości, Dyrektor TDT przeprowadza uzupełnienie kontroli zgodności, w celu potwierdzenia usunięcia tych nieprawidłowości i zakończenia kontroli.

11. Art. 52 ustęp 11 nadaje się następujące brzmienie:

Jeżeli nieprawidłowości nie zostały usunięte, Dyrektor TDT, w zależności od rodzaju kontrolowanego podmiotu i poczynionych ustaleń co do odpowiedzialności za stwierdzone nieprawidłowości, wydaje decyzję administracyjną, której może nadać rygor natychmiastowej wykonalności którą:

a) cofa wydane świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu lub
b) zmienia wydane świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu poprzez wykreślenie danego zakładu montującego.

12. Art. 52 ustęp 12 nadaje się następujące brzmienie:

W przypadku braku możliwości przeprowadzenia kontroli zgodności, w terminie 3 miesięcy od daty skutecznego doręczenia zawiadomienia o kontroli, Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej ,świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lub w art. 31 ust. 3, lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, do czasu poddania się kontroli zgodności. Decyzji może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Przepisu nie stosuje się w czasie klęsk żywiołowych dotyczących obszaru gdzie ma siedzibę kontrolowany, pandemii, wojny i innych zdarzeń uniemożliwiających poddanie się kontroli z przyczyn niezależnych od kontrolowanego.

Uzasadnienie:

Ewentualne nieprawidłowości nie mogą być zrównywane co do ciężaru gatunkowego. Drobne nieprawidłowości nie mogą prowadzić do zawieszenia świadectwa homologacji.

Sankcja za nieusunięcie nieprawidłowości musi być wymierzona w podmiot odpowiedzialny za stwierdzone nieprawidłowości – warsztat montujący lub producenta (dystrybutora) instalacji. Sankcja nie może dotykać podmiotu, który nie ponosi odpowiedzialności za stwierdzoną nieprawidłowość.

Czas niemożności skontrolowania podmiotu kontrolowanego musi dawać realną szansę na jej przeprowadzenie i uwzględniać sytuacje losowe.

13. W art. 58 ust. 1 punkt 1, po słowach: „zasilania gazem pojazdu” dodaje się: *„typu M, N, O, L, T, C.”*

Uzasadnienie:

Istnieje potrzeba aby przepisy wykonawcze dostrzegały różnicę pomiędzy poszczególnymi typami pojazdów w których można montować dodatkowe instalacje zasilania gazem. Dookreślenie w przepisie typu pojazdów wymusi na organie władzy wykonawczej dostrzeżenie tych różnic.

14. *Dodaje się art. 58a w brzmieniu:*

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowych napędów elektrycznych służących do napędu pojazdów kategorii M, N, O, L, T, C, silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi

2) szczegółowe czynności władzy homologacyjnej i służby technicznej w procedurze homologacji dodatkowych napędów elektrycznych;

3) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności montażu dodatkowego napędu elektrycznego;

4) wzory dokumentów związanych z homologacją dodatkowego napędu elektrycznego pojazdu;

5) sposób numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowego napędu elektrycznego pojazdu.

Uzasadnienie:

Istnieje potrzeba również uregulowania aktem wykonawczym w randze rozporządzenia sytuacji montażu dodatkowych instalacji związanych z napędem elektrycznym. W chwili obecnej, wobec braku uregulowań, podmiot dokonujący takich modyfikacji jest zmuszony wykonywać indywidualne opinie techniczne, które weryfikowane są przez diagnostę, który nie ma odpowiednich wytycznych lub wskazówek w obowiązujących przepisach.

15. uchyla się art. 69.

Uzasadnienie:

Cały przepis art. 69 winien zostać usunięty. System kontroli nie powinien być finansowany przez kontrolowanego. Negatywny wynik kontroli może wiązać się z niekorzystnymi decyzjami merytorycznymi dla kontrolowanego, z ewentualną finansową karą administracyjną, ale nie z przerzuceniem ciężaru finansowego kontroli na kontrolującego. Powyższy mechanizm w połączeniu z brakiem limitu kontroli, uzależnieniem przychodów instytucji kontrolującej od ilości kontroli, premiami finansowymi dla pracowników instytucji kontrolującej, grozi licznymi patologiami i wypaczeniami na tym polu.

Jedna godzina pracy pracownikaTDTnapoziomie3,75%przeciętnegowynagrodzeniabrutto(tj.prawie300zł) jest stawką bardzo wysoką, co rodzi uzasadnione podejrzenie, iż celem systemu kontroli będzie przede wszystkim funkcja fiskalna.

16. W art. 79 ust. 2 pkt 4 skreśla się sformułowanie: *„do czasu wygaśnięcia świadectwa na podstawie którego zostały wydane”.*

Uzasadnienie:

Przepis w dotychczasowym kształcie jest nieakceptowalny i rodzi olbrzymie negatywne konsekwencje nie tylko dla samej branży, ale użytkowników samochodów zasilanych gazem. Prowadzi do unieważnienia wyciągów ze świadectw homologacji dla wszystkich samochodów, które jeżdżą po naszych ulicach. Przepis art. 79 ust. 1 co prawd mówi że „stare” świadectwa zachowują ważność, jednakże z art. 40 pkt. 2 wynika, iż z chwilą nowych wymogów, które nota bene już są przygotowywane, wszystkie świadectwa homologacji wygasną z automatu. Bezpieczeństwo wynikające z art. 79 ust. 1 jest zatem iluzoryczne. Prawdziwa katastrofa wynika

jednak z art. 79 ust. 2. Wyciąg ze świadectwa homologacji nie może wygasnąć NIGDY. Jest to bowiem dokument przypisany do pojazdu i on legitymizuje dopuszczenie go do ruchu z zainstalowaną legalnie instalacją zasilania gazem.