



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno
38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12
e-mail: biuro@klubdiagnosty.pl, www.klubdiagnosty.pl
REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 21.06.2023 r.

Stacje Kontroli Pojazdów w Polsce

Dotyczy: Bezpieczne protestowanie podmiotów prowadzących SKP. **START: 26 czerwca 2023 r.**

Zamykanie stacji kontroli pojazdów w celu strajkowania i protestowania przez właścicieli SKP i diagnostów jest ryzykowne z uwagi, na brzmienie art. 83b ust. 2 pkt. 3 lit. „c” ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Z przytoczonego przepisu wynika, iż w ramach wykonywanego nadzoru starosta wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Ponadto, należy mieć na uwadze art. 80 bc ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazujący, że w przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu, wprowadzenia danych dokonyuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia. Zatem celowe zamykanie SKP bez dodatkowych działań ze strony właścicieli stacji kontroli pojazdów w celu utrudnienia kierowcom możliwości przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wprowadzanie danych przez diagnostę samochodowego do centralnej ewidencji pojazdów w trzecim dniu roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia bez tzw. „usprawiedliwienia takiej okoliczności wiarygodnym dowodem” może stanowić w ocenie organu nadzoru naruszenie przepisów. Natomiast przeprowadzony protest właścicieli SKP, także dobrowolne uczestnictwo diagnostów samochodowych w organizowanych ulicznych manifestacjach w celu wymuszenia na stronie rządowej zmiany cennika, nie robi naszym zdaniem większego wrażenia na decydentach.

Nasze rozwiązanie sporządzone w myśl opinii prawnej:

Od 26 czerwca 2023 roku do odwołania – zmiana czasu pracy wszystkich stacji kontroli pojazdów w Polsce:

- etap I:

od poniedziałku do piątku od godz. 7:00 do 15:00.

- etap II (w przypadku braku reakcji ze strony rządowej):

w poniedziałek, środę, czwartek i piątek w godz. od 7:00 do 17:00. - 40 godzin (4 dni w tygodniu),

- etap III (w przypadku braku reakcji ze strony rządowej):

w poniedziałek, środę i piątek od 7:00 do 19:00 - 36 godzin (3 dni w tygodniu) + 8 godz. co drugą sobotę.

Przed zmianą czasu pracy, podmiot prowadzący SKP powinien za każdym razem dokonać zgłoszenia do Urzędu Miasta lub Starostwa Powiatowego - wówczas organ sprawujący nadzór nad SKP nie będzie miał podstawy prawnej, aby wszcząć postępowanie przeciwko właścicielowi SKP. Ponadto właściciel SKP może wywiesić w stacji stosowny plakat oraz poinformować swoich klientów o zmianie czasu pracy np. poprzez wysyłanie wiadomości SMS o zbliżającym się wykonaniu badania technicznego pojazdu. Im więcej podmiotów prowadzących SKP przystąpi do przedstawionej propozycji, tym większe będzie prawdopodobieństwo realizacji celu, jakim jest zmiana opłat za badania techniczne pojazdów z uwzględnieniem kosztów wykonywania badań technicznych (tj. art. 84a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Wymaga to jednak rozpowszechnienia niniejszego pisma wśród podmiotów prowadzących SKP i diagnostów samochodowych wraz z opinią prawną. Nie ma znaczenia z kim współpracuje podmiot prowadzący SKP, w jakiej firmie kupuje urządzenia, gdzie szkolą się diagnosty samochodowi, czy z jakiego oprogramowania do obsługi SKP korzystają.

Proponujemy też, na podstawie art. 126b Regulaminu Sejmu RP z dnia 30 lipca 1992 r. (M.P. z 2022 r. poz. 990 z późn. zm.) oraz art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), złożenie własnej petycji w sprawie legalnego stosowania corocznego wyliczenia wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów do Marszałek Sejmu RP, do rozpatrzenia w Komisji do Spraw Petycji w sprawie projektu z dnia 9 sierpnia 2022 r. ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2540).

Na stronie www.dliid.pl udostępnione są plakaty i ulotki związane z protestem, które każdy może pobrać i wydrukować we własnym zakresie.

Nadmieniamy, że jako pierwszy podmiot w Polsce w marcu 2020 roku złożyliśmy petycję do Premiera RP w sprawie zmian archaicznych opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Sugerowaliśmy wówczas, aby opłata za okresowe badanie techniczne samochodu osobowego kategorii M1 wynosiła **260 zł brutto**. Do tej pory monitorujemy sytuację i podejmujemy kolejne działania zmierzające do przekonania strony rządowej, aby cennik został zmieniony.

Załącznikiem do niniejszego pisma jest opinia prawna z 16 marca 2023 roku opisująca zależności wynikające z obowiązujących przepisów prawa – istotne jest protestowanie rozsądne, aby nie narażać podmiotów prowadzących SKP na możliwość ich wykreślenia z rejestrów prowadzonych przez urzędy, a diagnostów na konsekwencje prawne.

Podmioty, które przystąpią do akcji protestacyjnej prosimy o przesłanie na adres mailowy biuro@klubdiagnosty.pl informacji zawierającej nazwę i adres stacji kontroli pojazdów.

Z poważaniem



Wiceprezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie
mgr inż. Artur Sałata
Koordynator ds. SKP

dnia 16 marca 2023 r.

**Stowarzyszenie Inżynierów
i Techników Komunikacji RP
Oddział w Krośnie**

ul. Lewakowskiego 53
38-400 KROSNO

Dotyczy: możliwości okazjonalnego/okresowego zamykania SKP

W związku ze skierowanym do mnie zapytaniem o możliwość okazjonalnego/okresowego zamknięcia stacji kontroli pojazdów, wyrażam następujący pogląd.

Nie powinno budzić zastrzeżeń stwierdzenie, iż prowadzenie stacji kontroli pojazdów (tu i niżej także jako SKP) jest prowadzeniem działalności gospodarczej. Potwierdzenie tego odnaleźć można w zapisach art. 83 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t. j.: Dz. U. z 2022 r., poz. 988 ze zm.): „*Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.*”. Oznacza to w szczególności, że prowadzący SKP korzysta z praw przysługujących przedsiębiorcy, w szczególności w zakresie wolności wykonywania działalności gospodarczej (por. art. 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców; t. j.: Dz. U. z 2023 r., poz. 221).

Na tej podstawie twierdzę, że prowadzący stację kontroli pojazdów ma możliwość okazjonalnego/okresowego zamknięcia prowadzonej przez siebie SKP. Mimo charakterystycznego profilu działalności stacji kontroli pojazdów (o którym szerzej niżej), nie widzę podstaw aby przedsiębiorca miał być pozbawiony takiej możliwości tylko dlatego, że prowadzi SKP.

W pierwszej kolejności przemawiają za tym uregulowania prawne dotyczące zawieszania działalności. Skoro potwierdzono, że prowadzący stację kontroli pojazdów jest przedsiębiorcą, przysługuje jemu prawo zawieszenia działalności według art. 22 i n. Pr.przedsięb. Oczywiście zawieszenie takie możliwe jest tylko w prawnie przewidzianych okolicznościach (np. zasadniczo niezatrudnianie pracowników czy określony minimalny okres zawieszenia działalności), niemniej nie znam przyczyn dla których miałyby ono być niedopuszczalne dla prowadzących SKP.

Po drugie zamknięcie może wynikać z okoliczności faktycznych. Ponieważ „*Badanie techniczne pojazdów wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta.*” (art. 84 ust. 1 Pr.r.dr.) a zatrudnienie siebie w swojej działalności jest niemożliwe (tzw. niedopuszczalność dokonania czynności prawnej samego ze sobą), wykluczyć należy sytuację gdy prowadzący stację i zarazem wykonujący badania rozchoruje się i zmuszony jest skorzystać ze zwolnienia lekarskiego. Niemniej sytuacja zamknięcia chorobowego nie jest wykluczona, jeśli z podanej przyczyny nieobecność zgłoszą diagnosta/diagnosta łącznie z pracodawcą-prowadzącym SKP, wskutek czego stacja pozostanie bez personelu uprawnionego do prowadzenia badań technicznych. Według mnie pod względem oceny

sytuacji należałoby na równi z zachowaniem pracownika traktować awarię sprzętu wykorzystywanego do badań technicznych pojazdów. Sytuacja taka moim zdaniem wygląda bardzo podobnie w przypadku urlopowania pracowników. Pamiętać trzeba, że za zachowanie ciągłości pracy – w znaczeniu zapewnienia takiej organizacji zakładu, aby praca mogła i była cały czas świadczona – odpowiada pracodawca. Dlatego ewentualnie ustalając rozkład urlopów, w szczególności planując je na podstawie odpowiednich przepisów (por. art. 163 K.p.), przedsiębiorca-pracodawca powinien ułożyć urlopy tak, aby urlopowanie pracowników nie zaburzyło działania stacji. Jednak i tu uwzględnić trzeba element losowy: choćby przy nieobecności innych diagnostów odmówiło się udzielenia „planowego” urlopu, nawet przesuniętego z racji niemożliwości skorzystania w terminie pierwotnym (np. z powodu choroby pracownika czy szczególnych potrzeb pracodawcy – por. art. 164 i n. K.p.), tak pracodawca nie ma możliwości przeciwdziałania skorzystaniu przez pracownika z tzw. „urlopu na żądanie”.

Opisane tutaj zagadnienia rozpatruję w granicach podwyższonej, ale jednak racjonalnej staranności przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów. Wprawdzie działalność gospodarcza wykonywana jest na własne ryzyko i na własny rachunek, tak nie może sprowadzić się do „bylejakości” (co szczególnie widoczne przy nadzorowaniu działalności regulowanej przez właściwe organy). Posługując się analogią z przepisu art. 355 Kodeksu cywilnego („§ 1. Dłużnik obowiązany jest do staranności ogólnie wymaganej w stosunkach danego rodzaju (należyta staranność). § 2. Należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności.”) stwierdzam, iż prowadzący SKP powinien wykazać adekwatne, ale nie wszelkie możliwe – w znaczeniu „przesadne” – środki zaradcze, mogące zapobiec wystąpieniu okoliczności faktycznie paraliżujących pracę stacji. Oznacza to moim zdaniem, że nie można od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów wymagać czy stawiać jemu zarzuty na tle, że nie zatrudnił „zapasowej” ilości diagnostów bądź nie pozyskał diagnostów na podstawie umowy o pracę na przykład na dzień, dwa dni zastępstwa. Działania takie – choć oczywiście nakierowane na nieprzerwaną działalność SKP – wykraczają poza racjonalną gospodarkę finansową, której można i powinno wymagać się od przedsiębiorcy. Szerzej co do cech charakterystycznych jak i konstytutywnych działalności gospodarczej, przykładowo por. wyrok z 19.01.2021 r. WSA w Gliwicach (III SA/Gl 654/20): „*Odnosnie tego zauważyć należy, że stosownie do art. 3 ustawy z 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1292 t.j.) działalnością gospodarczą jest zorganizowana działalność zarobkowa, wykonywana we własnym imieniu i w sposób ciągły. Działalność gospodarcza ma być wykonywana we własnym imieniu. Jest to atrybut przedsiębiorcy. Wykonywanie działalności gospodarczej we własnym imieniu wiąże się z wykonywaniem jej samodzielnie, na własne ryzyko oraz na własną odpowiedzialność. Jest ona samodzielna w tym znaczeniu, że prowadzi ją konkretny podmiot, który w ramach stosunków prawnych, w których występuje, jest podmiotem w sensie prawnym samodzielnym, a wszystkie prawa i obowiązki związane z wykonywaną działalnością nabywa (uzyskuje) bezpośrednio; staje się podmiotem praw i obowiązków związanych z wykonywaną działalnością. Analizowana samodzielność oznacza możliwość podejmowania decyzji (rozstrzygnięć) samoistnie (niezależnie od wpływu jakiegokolwiek innego podmiotu). Oznacza to, że w rezultacie dokonywanych przez siebie w obrocie gospodarczym transakcji, osoba ta staje się bezpośrednio uprawniona lub bezpośrednio zobowiązana. Jest ona w pełni, osobiście odpowiedzialna za dokonywane transakcje, co nie oznacza, iż wszystkie czynności musi ona dokonywać osobiście. (por. Bielecki Leszek i in., Komentarz do ustawy - Prawo przedsiębiorców, (w:) Konstytucja biznesu. Komentarz Opublikowano: WKP 2019).*”

Wspomniana racjonalność prowadzenia działalności wskazuje także na organizacyjne – w odróżnieniu od wyżej wspomnianych, losowych przypadków – przyczyny zamknięcia

okazjonalnego/okresowego stacji kontroli pojazdów. Jako nasuwające się w pierwszej kolejności można tu wskazać legalizację aparatury czy narzędzi służących diagnostyce bądź okresowe szkolenia czy wymagane badania lekarskie zatrudnionych diagnostów. Konieczność przeprowadzenia takich czynności jest oczywista, więc z pewnością nie można stawiać zarzutu, że przedsiębiorca się im poddał (czy – bardziej opisowo – w sposób ograniczający działalność został nimi dotknięty).

Zasygnalizowane okoliczności, jakkolwiek przedstawione w dwóch odrębnych grupach, oczywiście występować mogą w układzie mieszanym. Wynika to przede wszystkim z bogactwa i nieprzewidywalności sytuacji życiowych, których wystąpienia wszystkich i w każdej kombinacji przewidzieć się nie da.

Oddzielnego wspomnienia wymaga dopuszczalność przeprowadzenia przez prowadzących SKP akcji protestacyjnej. Trudności dodaje tu, że zagadnienie obejmuje problemy z kilku obszarów: usprawiedliwienia dla nieczynności stacji, dopuszczalności strajku przez przedsiębiorcę oraz wolności protestowania i form wyrażania tego protestu.

Zacząć wypada od przypomnienia z Konstytucji RP, że „Związkom zawodowym przysługuje prawo do organizowania strajków pracowniczych i innych form protestu w granicach określonych w ustawie.” (art. 59 ust. 3 zd. 1). W pierwszej kolejności oznacza to, że prawo do akcji protestacyjnych przysługuje tylko związkom zawodowym (por. dodatkowo art. 20 ust. 1 ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych). Skoro zaś „Spór zbiorowy pracowników z pracodawcą lub pracodawcami może dotyczyć warunków pracy, płac lub świadczeń socjalnych oraz praw i wolności związkowych pracowników lub innych grup, którym przysługuje prawo zrzeszania się w związkach zawodowych.” (art. 1 ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych), jasnym się staje, że akcje protestacyjne mogą być prowadzone „przeciwko” pracodawcy-przedsiębiorcy a nie przez niego. Na powyżej powołane przepisy rzutuje bowiem fakt, że związek zawodowy nie jest przeznaczony do skupiania pracodawców; „Pracodawcy mają prawo tworzyć, bez uzyskania uprzedniego zezwolenia, związki według swego uznania, jak też przystępować do tych organizacji, z zastrzeżeniem stosowania się do ich statutów.” (art. 1 ust. 1 ustawy o organizacjach pracodawców). Wniosek wypływa stąd prosty: skoro pracodawca nie może zrzeszać się w związku zawodowym, pracodawcy nie przysługuje prawo do strajku w rozumieniu odnośnych przepisów.

Wniosek ten wydaje się kluczowy. Skoro przedsiębiorcy prawo do strajku nie przysługuje, zamknięcie SKP w ramach „strajku” może być potraktowane jako działanie w sposób oczywisty niezgodne z przepisami. Z uwagi na taki charakter obawiam się, że takie zamknięcie mogłoby być wykorzystane przez starostę do wydania decyzji zakazowej z art. 83b ust. 2 Pr.r.dr. (szerzej o tym niżej).

Zaprezentowana tu wypowiedź nie może być jednak zrozumiana jako całkowita odmowa prowadzącym SKP prawa do wyrażania swoich poglądów czy manifestowania sprzeciwu. Moim zdaniem nie ma podstaw, aby odmówić pracodawcom-prowadzącym SKP możliwości korzystania z konstytucyjnych: wolności wyrażania poglądów (art. 54 ust. 1 Konstytucji RP) oraz pokojowych zgromadzeń (art. 57 Konstytucji RP). Trzeba od razu zauważyć, że to uprawnienia niejako „osobiście” przysługujące przedsiębiorcy prowadzącemu stację. Rozumiem w tym miejscu samodzielność podjęcia decyzji o skorzystaniu, ale także samodzielność realizacji. Oznacza to, iż w szczególności nie widzę prawnej możliwości narzucenia decyzji o zamknięciu stacji w ramach protestu. Jeżeli więc prowadzący SKP zdecyduje się na ograniczenie swojej aktywności, np. skrócenie czasu dostępności dla klienteli czy to w wymiarze godzinowym, czy poprzez zamknięcie w wybrane dni w tygodniu, decyzję taką podejmuje autonomicznie oraz ze świadomością konsekwencji organizacyjnych (możliwe kłopoty ze strony organu nadzoru) czy finansowych (zachowanie przez zatrudnionych w stacji prawa do tzw. wynagrodzenia postojowego z art. 81 K.p.). Poza tym realizacja uprawnień

protestacyjnych przedsiębiorcy w ujęciu zewnętrznym, to znaczy poza stacją, tam gdzie kończy się podległość służbowa, zastrzeżona jest wyłącznie zainteresowanemu. Jeśli więc prowadzący SKP jest zainteresowany udziałem np. w pikiecie, to może to zrobić, ale osobiście. Ponieważ mówimy o wolnościach konstytucyjnych, należy uznać za niedopuszczalne oddelegowanie pracownika do udziału w wydarzeniu w drodze polecenia służbowego. Jak bowiem pracodawca-prowadzący SKP może korzystać z uprawnień konstytucyjnych, tak te same uprawnienia – przez swój wolnościowy charakter – dają ochronę przed narzuceniem w drodze służbowej obowiązku zaangażowania się w sytuację za kogo innego. Tak więc jeśli pracownik ma życzenie uczestniczyć w akcji protestacyjnej pracodawcy, nie można tego zabronić; jeśli jednak takiej woli nie wyraża, nie można poleceniem służbowym zobowiązać go do tego.

Wracając do zagadnienia charakterystycznego profilu działalności stacji kontroli pojazdów wyjaśniam, iż w opracowaniu niniejszym uwzględniam rolę pracy diagnostów w procesach związanych z ruchem drogowym pojazdów. Jak sygnalizowałem w innej wypowiedzi diagnostów samochodowych traktuję jako szczególnego rodzaju biegłych urzędowych. Statusu takiego upatruję w zakresie zadań, kompetencji i obowiązków realizowanych przez diagnostów w myśl przepisów przede wszystkim ustawy – Prawo o ruchu drogowym i wydanych na jej podstawie. Należy mieć na uwadze konieczność poddania pojazdu badaniu, którego przeprowadzenie warunkuje czynności administracyjne organu ewidencyjnego czy po prostu eksploatację pojazdu. Ponieważ działania takie pozostają w obszarze szeroko rozumianego publicznego „władztwa” (by uniknąć sporu czy są formą wykonywania „władzy” publicznej), powinny charakteryzować się publiczną dostępnością.

Wspomniana „publiczna dostępność” nie oznacza jednak w mojej ocenie obowiązku absolutnego poddania się potrzebom klientów. Nie widzę tutaj możliwości postawienia znaku równości pomiędzy ową dostępnością a otwartością SKP całą dobę przez pełny tydzień. Jeśliby nie potraktować tutaj jako wystarczający argument, że przedsiębiorca-pracodawca ma obowiązek w organizacji pracy stacji kontroli pojazdów uwzględnić choćby dni ustawowo wolne od pracy, to można posłużyć się analogią z pracy instytucji publicznych (jak urzędy czy sądy), które też nie są czynne non-stop, choć władzę publiczną realizują stale i ciągle.

Moim zdaniem podane okoliczności przekładają się na dopuszczalność wprowadzenia przez prowadzącego organizację pracy SKP z uwzględnieniem czynności/otwartości stacji w nie każdy dzień tygodnia. Argumentem może tu być czy to brak potrzeb rynkowych (stacja otwarta w takiej okolicy, że by obsłużyć zainteresowane podmioty wystarczy dwa dni w tygodniu), generujący względy oszczędnościowe (zatrudnienie diagnosty na część etatu), czy też względy organizacyjno-administracyjne (przykładowo ostatni dzień tygodnia jako tzw. „dzień wewnętrzny” przeznaczony na porządkowanie pomieszczeń, segregowanie dokumentacji, własne kontakty z organami itp.). Gdyby tak miało następować, uważam za zasadne – właśnie ze względu na ochronę interesów zainteresowanych, a za ich pośrednictwem prowadzących SKP – podanie informacji o czasie otwarcia z odpowiednim wyprzedzeniem, poprzez czy to oznaczenie dni i godzin otwartości bądź wyprzedzającą informację o zamknięciu w określonym dniu czy w godzinach. W przeciwieństwie do sytuacji losowych zabieg taki potwierdzi zagadnienie jako element organizacyjny pracy stacji, która może być rozplanowana wedle własnego wyboru przedsiębiorcy.

Według mnie przeciwko takiemu podejściu nie można wykorzystać argumentu z obowiązku prawnego poddania pojazdu badaniom. W pierwszej kolejności zwracam uwagę, że przepisy nie określają właściwości terytorialnej SKP do przeprowadzania badań (innymi słowy nie ma rejonizacji, gdy chodzi o badania techniczne pojazdów), dzięki czemu można jest poddać się badaniu w dowolnie wybranej stacji kontroli pojazdów. Od razu nadmieniam, że czynność badania traktuję jako samodzielną w tym znaczeniu, że gdyby nawet mieć na uwadze badanie wykonywane na potrzeby czynności rejestracyjnych u właściwego starosty, to

właściwość organu administracyjnego w mojej opinii nie da się rozciągnąć by z niej wywodzić właściwość SKP do przeprowadzenia wymaganego badania. Na drugim miejscu powołuję się na terminowość wykonywania badań okresowych. Biorąc za przykład brzmienie art. 81 ust. 5 Pr.r.dr. („Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie, z zastrzeżeniem ust. 6-10.”) wskazuję, że nie ma żadnego ograniczenia czy obowiązku by badanie okresowe wykonać zasadniczo „dokładnie w rok po” wcześniejszym badaniu. Oczywiście powszechna praktyka jest właśnie taka, niemniej nie ma ona bezpośredniego przełożenia na przepisy prawa. Wynika stąd, że zainteresowany badaniem może zgłosić się na SKP wcześniej, czyli – w interesującym nas przypadku – w czasie otwartości stacji, aby badanie przeprowadzić albo poszukać SKP otwartej w czasie jego interesującym. Uzupełniająco wskazać należy, że obowiązek przeprowadzenia badania jest obowiązkiem własnym właściciela pojazdu (por. art. 81 ust. 1 Pr.r.dr.) i on odpowiada za jego realizację, przez co nie może być rozumiany jako absolutna powinność SKP przyjęcia pojazdu w czasie dowolnie wybranym przez zainteresowanego badaniem (co odnosi się głównie do wybrania pory, gdy stacja jest nieczynna).

Analizując omawiane zagadnienie uważam za zasadne spojrzenie na nie z perspektywy organu nadzoru. Za najbardziej istotne – ze względu na przewidziane tu konsekwencje – uznaję wskazania zawarte w przepisie art. 83b ust. 2 Pr.r.dr. Wynika z niego, że „*W ramach wykonywanego nadzoru starosta: (...) 3) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca:*

- a) *złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83a ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym,*
- b) *nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym przez starostę terminie,*
- c) *rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.”*

Przypadki objęte lit. a) oraz b) są albo nieodpowiednie dla tutejszego zagadnienia, albo wynikają z decyzji własnej prowadzącego SKP. Najbardziej dotkliwy i z racji skutku, i z racji możliwości zastosowania bez uprzedzenia, jest przypadek stwierdzenia rażącego naruszenia warunków działalności stacji.

Prawdą jest, że wyrażenia „rażącego” i „naruszenia warunków” są nieostre i pozostawiają staroście tzw. luz interpretacyjny. Decyzję wydawaną na tej podstawie czynią one tzw. decyzją uznaniową. Niemniej ani wspomniana uznaniowość, ani przywołany luz decyzyjny nie są równoznaczne z zupełną dowolnością czy interpretacyjną, czy orzeczniczą. Pomijając odwołanie do bogatego orzecznictwa sądownoadministracyjnego na tym tle, wskazać można bezpośrednio, iż starosta uprawniony jest zakazać działalności tylko przy naruszeniu „rażącym”. Naruszenie nie może być „lekkie” czy „powszednie”, ale musi cechować się oczywistością czy natężeniem złej woli. W pierwszym przypadku nasuwają się same jako przykłady uchybienia wymogom prawnym, np. angażowanie diagnostów na umowy o dzieło/zlecenie zamiast etatu czy nieprowadzenie wymaganej dokumentacji, uważam, że także zamknięcie SKP w formie strajku, który przedsiębiorcy nie przysługuje; w drugim widzę przykładowo odmawianie wykonywania badań mimo, że SKP jest otwarta/czynna bądź faktyczne zamknięcie stacji pomimo niezgłoszenia choćby zawieszenia działalności gospodarczej.

(Na marginesie sygnalizuję, iż moim zdaniem prowadzenie akcji protestacyjnej przez prowadzących SKP wcale nie wymaga zamykania stacji. Niewątpliwie jednym z prostszych sposobów protestowania – poprzez utrudnienie kierowcom przeprowadzania badań technicznych pojazdów w terminach określonych w Pr.r.dr. – byłoby ustalenie (faktycznie: ograniczenie) czasu pracy stacji kontroli pojazdów przez wszystkie SKP w Polsce np. od

poniedziałku do piątku w godzinach od 7:00 do 15:00 – czyli na powszechnie dla wszystkich godziny pracy. Brak możliwości przeprowadzenia badań technicznych pojazdów popołudniami oraz w soboty – będące zasadniczo czasem wolnym dla większości innych grup zawodowych – spowodowałyby zapewne niezadowolenie społeczne, co mogłoby przyczynić się do powodzenia protestu, nie narażając przedsiębiorców-prowadzących SKP na zarzuty ze strony starostów. Zdaje się, że organ nadzoru nie mógłby potraktować takiej sytuacji jako formy buntu przeciwko porządkowi prawnemu i wyciągać z tego konsekwencji, co mogłoby mieć miejsce przy zwyczajnym zamknięciu stacji.)

Uważam, że nie byłoby usprawiedliwionym wydawanie decyzji zakazującej w sytuacji, gdy SKP planowo nie działa w określone dni bądź ogłasza nieczynność z przyczyn niezależnych od prowadzącego. Pamiętać bowiem trzeba, że prowadzenie działalności gospodarczej cieszy się wolnością konstytucyjną (art. 20 i 22 Konstytucji RP). W związku z tym przepisy wymierzone *contra* działalności powinny być interpretowane jako wyjątek od swobody zagwarantowanej na najwyższym poziomie prawnym. Niemniej ponieważ decyzję zakazującą wydaje się w sformalizowanym postępowaniu, w ramach którego występuje obowiązek udowadniania okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy (z art. 77 § 1 w zw. z art. 86 zd. 1 K.p.a.), przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów dla możliwości wykazywania, że nie występuje okoliczność „rażącego naruszenia warunków”, powinien zadbać o możliwość udowodnienia przez siebie przyczyn przede wszystkim niespodziewanych, które spowodowały zamknięcie SKP.

Konkluzja:

Dopuszczam możliwość okazjonalnego/okresowego zamknięcia SKP. Jako przyczyny uznaję zarówno sytuacje losowe, jak i świadome okoliczności organizacyjne.

Widzę możliwość, aby przedmiotowe zamknięcie było formą akcji protestacyjnej prowadzącego SKP. Podejmując taką decyzję trzeba jednak uwzględnić brak u przedsiębiorcy prawa do strajku, co może być brane pod uwagę przy ocenie działalności stacji w ogólności i samego zamknięcia protestacyjnego w szczególności przez organ nadzoru. Dlatego za bardziej celowe uznaję mniej oczywiste formy sprzeciwu, jak przykładowo ustalenie godzin czynności SKP na zwykły/tradycyjny czas pracy (poniedziałek-piątek od 7:00 do 15:00).

Prowadzący SKP powinien posiadać dowody pozwalające ewentualnie wykazywać, że zamknięcie stacji kontroli pojazdów z przyczyn innych niż stałe czy organizacyjne zaistniało w okolicznościach różnych od „rażącego naruszenia warunków” prowadzenia SKP. Z tej samej przyczyny dla bezpieczeństwa prawnego podmiotu prowadzącego SKP (aby wykluczyć możliwość przyjęcia rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności) należy uznać za uzasadnione poinformowanie organu nadzoru o zamknięciu SKP, wskazując jednocześnie konkretny powód np. urlop pracowników, konserwacja urządzeń, remont itp.

Na tym zakończono.

Otrzymują:

- Adresat;
- ad/a.

radca prawny

