

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Transportu Drogowego

TD5-0782-8/05

Pan Jan Urbanowicz
 Dyrektor
 Transportowego Dozoru Technicznego

Szanowny Panie Dyrektorze,

Nawiązując do rozmowy na temat niespełnienia przez dotychczas działające stacje kontroli pojazdów niektórych wymagań określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów /Dz. U. Nr 25, poz. 209/ chciałbym uprzejmie wyjaśnić, iż przepis § 20 pkt 2 ww. rozporządzenia stanowiący o dopuszczalnej długości kanału przeglądowego dla jednostek działających w dniu 20 października 1999 r. przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t dotyczy – zgodnie ze stanowiącym definicję pojazdu przepisem art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. /Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm./ – wymagań dla kanałów do badań wszelkich środków transportu przeznaczonych do poruszania się po drodze oraz maszyn lub urządzeń do tego przystosowanych o dmc powyżej 3,5 t, które podlegają badaniom technicznym. Zgodnie z art. 81 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym są to pojazdy samochodowe i przyczepy (naczepy). Gdyby intencją Ministra Infrastruktury było ograniczenie zakresu podmiotowego ww. przepisu § 20 pkt 2 rozporządzenia z dnia 1 lutego 2005 r. wyłącznie do stacji kontroli pojazdów wykonujących badania pojazdów samochodowych miałyby to dokładne odzwierciedlenie w jego brzmieniu, gdzie po wyrazie „pojazdów”, a przed wyrazami „o dopuszczalnej masie” powinien znajdować się wyraz „samochodowych”. Tym samym *wykładnia językowa* ww. normy nakazuje jego stosowanie zarówno do stacji kontroli pojazdów wykonujących badania pojazdów samochodowych, jak też do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania przyczep i – zgodnie z art. 2 pkt 52 Prawa o ruchu drogowym – naczep (tj. badań z zakresu określonego lit. C /pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5t do 16t/, CC /pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5t/, E /przyczepy przeznaczone do łączenia z pojazdami silnikowymi/). Potwierdzenie słuszności tej wykładni można odnaleźć analizując inne normy (*wykładnia systemowa*) zawarte w przepisach ustawy Prawa o ruchu drogowym i w przepisach innych aktów wykonawczych (np. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach /Dz. U. z 2003 r. Nr 227, poz. 2250/), gdzie nie przewiduje się badania technicznego kategorii pojazdów: „zespół pojazdów”. Badając *ratio legis* ww. przepisu § 20 pkt 2 rozporządzenia z dnia 1 lutego 2005 r. (*wykładnia funkcjonalna*) należy wskazać, iż przed 20 października 1999 r. w ówczesnie obowiązujących przepisach wymagana minimalna długość kanału przeglądowego do której odnosi się ten przepis dotyczyła wszystkich stacji kontroli pojazdów wykonujących badania techniczne zarówno pojazdów samochodowych, jak też przyczep o dmc powyżej 3,5 t. Trudno tym samym uznać zasadność, iż przepis przejściowy mający na celu pozostawienie dostatecznie długiego *vacatio legis* w stosunku do trudnych do zrealizowania lub wymagających znacznych nakładów finansowych zmienionych warunków (i tym samym chroniący dotychczasowe prawa nabyte przedsiębiorcy zgodnie z zasadami państwa prawa oraz zasadą pogłębiania zaufania obywateli do działań organów państwa) mógłby mieć wybiórcze zastosowanie ze względu na przedmiot badania.

Jednocześnie chciałbym odnieść się do przepisu § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów /Dz. U. Nr 25, poz. 209/ określającego, że w przypadku, gdy stacja kontroli pojazdów jest częścią zakładu prowadzącego także inną działalność, powinna być ona wydzielona i odgródzona od pozostałego terenu z zachowaniem do niej dojazdu. Otóż ze względu na fakt, iż przepisy ruchu drogowego (tj. ustawa Prawo o ruchu drogowym oraz akty wykonawcze wydane na jej podstawie) nie definiują na użytek tych przepisów odrębnej definicji wyrazów „wydzielić” i „odgrodzić”, należy zgodnie z zasadami *wykładni językowej* stosować znaczenie tych wyrazów obowiązujące w języku polskim. I tak zgodnie ze Słownikiem Języka Polskiego PWN pod redakcją Elżbiety Soból wskazane wyżej wyrazy oraz wyrazy bliskoznaczne oznaczają:

- „wydzielić” – „oddzielić, odłączyć coś, co wchodziło w skład większej całości i przeznaczyć na coś lub przyznać komuś”

- „odgrodzić” – „oddzielić coś grodząc; być przegrodą”, „odgrodzić kawałek gruntu”, „odgrodzić kotarą część pokoju”, „oddzielić, np. swój dom, swoje mieszkanie (plotem, murem), od czegoś”,
- „przegroda” – „to, co przegradza, dzieli; ścianka przedzielająca, przepierzenie, bariera itp.”,
- „ogrodzenie” – „to, co ogradza, to, czym coś jest ogrodzone, np. płot, parkan”.

Ze względu na fakt, iż ww. norma nie określa rodzaju konstrukcji za pomocą której stacja kontroli pojazdów powinna być wydzielona i odgrodzona oraz ze względu na fakt, że na gruncie *wykładni językowej* możliwe jest użycie różnych konstrukcji do wydzielania lub odgrodzenia (np. ścianka przedzielająca, przepierzenie, bariera, płot, parkan, mur itp.) należy uznać, iż przedsiębiorca, aby spełnić wymagania określone w ww. przepisie rozporządzenia może zastosować dowolną konstrukcję wydzielającą i odgradzającą stanowisko kontrolne od pozostałego terenu zakładu. Oczywiście odnosząc się do tej kwestii zgadzam się z postulatem Transportowego Dozoru Technicznego, iż taka dowolność w ww. zakresie nie jest wskazana z punktu widzenia merytorycznego i dlatego to zagadnienie znalazło odpowiednie odniesienie w projekcie nowego rozporządzenia. Niemniej, nawet jak najbardziej zasadny postulat *de lege ferenda* w momencie, gdy nie znajduje odniesienia w konkretnej obowiązującej normie prawnej, nie może prowadzić do wykładni *contra legem*.

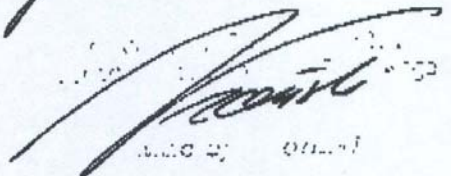
Ostatnią kwestią, którą chciałbym poruszyć jest zakres rozstrzygnięć podejmowanych przez Transportowy Dozór Techniczny w trakcie postępowania administracyjnego w sprawie wydania dla przedsiębiorcy poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych przez tę stację badań. Otóż rozstrzygnięcia te powinny w każdym przypadku w pełnym zakresie uwzględniać zakres przedmiotowy wniosku przedsiębiorcy, co oznacza, iż decyzja administracyjna powinna zawierać odpowiednio do stwierdzonego stanu faktycznego:

- wydanie poświadczenia zgodności uwzględniającego wszystkie rodzaje badań wskazanych we wniosku, albo
- odmowę wydania poświadczenia zgodności obejmującą cały zakres badań wskazanych we wniosku, albo
- wydanie poświadczenia zgodności uwzględniającego część badań wskazanych we wniosku, a w pozostałym zakresie tych badań odmowę wydania poświadczenia zgodności.

Chciałbym ponadto zwrócić uwagę na fakt, iż przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym nie dają kompetencji dla Transportowego Dozoru Technicznego do badania pozostałych przesłanek (innych niż wskazane art. 83 ust. 3 pkt 4) stanowiących warunek konieczny do uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów lub przesądzających o zakresie tego wpisu. Uwaga ta dotyczy także badania przesłanek zawartych w przepisie art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej /Dz.U. Nr 173, poz. 1808 z późn. zm./.

Tym samym odmowa wydania poświadczenia może być oparta jedynie na ustaleniach faktycznych w zakresie, o którym mowa w ww. art. 83 ust. 3 pkt 4. Powyższe zastrzeżenia dotyczące ograniczonego zakresu kompetencji Transportowego Dozoru Technicznego nie mają zastosowania do realizacji czynności kontrolnych w imieniu starosty na mocy porozumienia, o którym mowa w przepisie art. 83b ust. 3 Prawa o ruchu drogowym.

Mając powyższe na uwadze, proszę Pana Dyrektora o przyjęcie do uprzejmej wiadomości i stosowania zaprezentowanego stanowiska w kolejno omawianych sprawach. Jednocześnie chciałbym podkreślić, że bardzo wysoko oceniam całokształt dotychczasowych działań kierowanego przez Pana Transportowego Dozoru Technicznego oraz zaangażowanie i profesjonalizm pańskich pracowników zarówno w odniesieniu do wykonywanych od dawna zadań z zakresu przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, jak też nowych obowiązków związanych ze stacjami kontroli pojazdów.

Z poważaniem

 Andrzej Góral

Do wiadomości:

Polska Izba Gospodarcza Stacji Kontroli Pojazdów

~~Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji~~