

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Władysława Ortyła  
na 14. posiedzeniu Senatu  
w dniu 14 czerwca 2012 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Zwrócili się do mnie przedsiębiorcy niezależnej branży motoryzacyjnej z województwa podkarpackiego z apelem o podjęcie działań w związku z przygotowaną przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nowelizacją ustawy o ruchu drogowym (druk sejmowy nr 376), implementującą europejską dyrektywę nr 2007/46/WE dotyczącą homologacji pojazdów i części motoryzacyjnych.

Dyrektywa ta wyraźnie określa, że obowiązkowi homologacji podlegają części lub wyposażenie mogące stwarzać znaczne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko, i jednocześnie wskazuje, że stawiane wymogi powinny zmierzać do zachowania sprawiedliwej równowagi między wymogami związanymi z poprawą bezpieczeństwa drogowego a ochroną środowiska, a także między interesami konsumentów, producentów i dystrybutorów, bez naruszania zasad konkurencji na rynku części zamiennych i wyposażenia. Tymczasem przepisy w polskim projekcie ustawy rozszerzają ten obowiązek niemal na każdą produkowaną część – oprócz elementów takich jak klocki hamulcowe czy amortyzatory kosztownemu procesowi homologacji będą musiały być poddawane na przykład słynne już spinki do tapicerki. Producenci działający w Polsce będą do tego zobowiązani jako jedyni w Unii Europejskiej. Spowoduje to, że zostaną oni postawieni na przegranej pozycji w walce konkurencyjnej z przedsiębiorstwami z innych krajów UE.

Znaczne podniesienie kosztów działalności, zwłaszcza w obecnej kondycji polskiej i światowej gospodarki, uderzy zarówno w producentów części, dystrybutorów, jak i ich klientów – kierowców. W tej sytuacji nie da się bowiem uniknąć wzrostu cen części zamiennych – według szacunków o 20%.

Konsekwencje projektowanej ustawy mogą być zabójcze dla przedsiębiorstw zatrudniających pracowników. Kierowcy zaczną szukać oszczędności, unikać napraw bądź zainteresują się zakupem części bez udokumentowanego źródła pochodzenia lub, co jeszcze gorsze, ze złomowisk. W ten sposób ustawa, mająca przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa, wywoła rezultat odwrotny.

W imieniu dziesięciu tysięcy pracowników niezależnej branży motoryzacyjnej z województwa podkarpackiego proszę Pana Ministra o odpowiedź na pytania.

1. Jakie są merytoryczne przesłanki rozszerzenia w polskim projekcie ustawy obowiązku homologacji na niemal każdą produkowaną część motoryzacyjną? Czy rozważa Pan wprowadzenie dyrektywy nr 2007/46/WE do polskiego porządku prawnego w taki sposób, by pogodzić normy prawne dyrektywy z ochroną konsumentów i branży motoryzacyjnej?

2. Jak rozszerzony obowiązek homologacji wpłynie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw z innymi przedsiębiorstwami pozostałych krajów UE?

3. Czy konsekwencje projektowanej ustawy nie okażą się przyczynkiem do straty miejsc pracy przez tysiące Polaków?

Z poważaniem  
Władysław Ortył