

Czy pomimo oczywistych wad Konstytucyjnych ustawa „wordowska” trafi na biurko Prezydenta?

2 grudnia 2022

Dziś Posłowie będą procedowali uchwałę Senatu odrzucającą ustawę o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami dotyczącą dotowania WORD-ów, ustalania opłat za egzaminy państwowe oraz określania stawek wynagrodzenia egzaminatorów.

Analizując treść uzasadnienia Senatu, Biura Legislacyjnego Kancelarii Sejmu, Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu oraz opinii Związku Województw RP jak mantra powtarzane jest to, że projekt narusza **art. 118 ust. 3** Konstytucji, ponieważ jego uzasadnienie nie przedstawia skutków finansowych jego wykonania. Jednakże przesłanie nie wszędzie jest słyszalne.

Rozpatrywana ustawa zawiera również istotną wadę prawną polegającą na określeniu w art. 1 pkt 1 nowego zadania, jakim jest dofinansowanie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z budżetu województwa, bez dokonania zmian w podziale dochodów publicznych, co stanowi naruszenie **art. 167 ust. 1 i 4 Konstytucji**.

Zatem uchwalenie przez Sejm ww. ustawy spowoduje naruszenia Konstytucji. Są to naruszenia fundamentalne, ponieważ dotyczą finansowania środkami publicznymi nowego zadania, które nakłada na samorządy ustawa. Aby Państwo - w tym przypadku samorząd wojewódzki - właściwie funkcjonowało, samorząd powinien posiadać środki na nowe zadanie. W innym przypadku dofinansowywanie stanie się tylko formalnym zapisem ustawy, bądź pieniądze dedykowane w samorządzie np. na ratowanie życia w szpitalach wojewódzkich będzie trzeba przeznaczać na ratowanie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Warto dodać, że Związek Województw RP dokonał wstępnych obliczeń kosztów funkcjonowania WORD-ów za 2021 r., które wyniosły na poziomie kraju 316 mln zł. W związku z powyższym koszty, jakie miałyby ponieść samorządy na dofinansowanie WORD-ów mogą wynieść nawet 158 mln zł rocznie (kwota ta stanowi 50% kosztów utrzymania WORD-ów). Jednocześnie należy podkreślić, że Związek Województw RP wskazywał rozwiązanie w postaci zwiększenia udziału województw w dochodach z CIT o 0,25%. Jednakże wymagałoby to podjęcia szeregu działań dotyczących finansów publicznych, które nie zostały w ustawie ujęte.

Przyczyny trudnej sytuacji finansowej WORD-ów?

Opłaty i wynagrodzenia egzaminatorów były do końca czerwca 1989 r. regulowane przez Radę Ministrów. Od 1 lipca 1989 r. do dziś należą do kompetencji ministra właściwego ds. transportu. Ustawa o kierujących pojazdami w art. 66 zawiera delegację do określania stawek opłat za egzaminy a art. 121 ustawy - Prawo o ruchu drogowym upoważnia ww. ministra do określania stawek wynagradzania egzaminatorów.

Określając powyższe, minister kształtuje standard egzaminów państwowych na prawo jazdy, który z kolei przekłada się na poziom szkolenia kandydatów na kierowców i w konsekwencji

wpływa bezpośrednio na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Pogarszanie tego standardu nie może nie wpłynąć negatywnie na stan tego bezpieczeństwa.

Od 1997 r. ministrowie poprzez rozporządzenia czterokrotnie zwiększali stawki opłat egzaminacyjnych w latach: 1997, 2000, 2003 i 2013 oraz czterokrotnie regulowali wynagrodzenia egzaminatorów w latach: 1997, 1999, 2002, 2007.

Jak widać, od dłuższego czasu pomimo spadku liczby egzaminów (do czynnika demograficznego od kilku ostatnich lat dołączyło się zjawisko odstępowania młodzieży od uzyskiwania prawa jazdy w momencie spełniania warunku minimalnego wieku) oraz radykalnego wzrostu kosztów organizacji egzaminów, zaniechano działań w obszarze dostosowania wysokości opłat za egzaminy do kosztów związanych realizacją tych zadań przez WORD-y. W tej chwili w postaci inicjatywy poselskiej próbuje się przenieść odpowiedzialność za powyższe na samorządy wojewódzkie.

Kontekst tworzy sytuacja niektórych WORD-ów, która po pierwszym kwartale 2023 r. stanie się naprawdę poważna. Części z nich grozi nawet utrata finansowej płynności.

Przyczyn pogarszającej się sytuacji w WORD jest wiele. Należą do nich. m.in.:

1. Brak zmiany stawek egzaminacyjnych od 2013 r. generujących przychody, które stanowią około 90% wszystkich przychodów WORD-ów.
2. Niż demograficzny i narastające zjawisko odkładania decyzji o uzyskaniu uprawnienia do kierowania pojazdami. W 2013 r. było 431 tys. osiemnastolatków, a w tym roku jest ich 356 tys.
3. Liczba przeprowadzonych egzaminów z około 4 mln spadła w 2021 r. do poziomu 2,44 mln na przestrzeni około 10 lat.
4. Koszty wyliczone przez ZWRP w stanowisku Zarządu z 18 lutego 2022 r. wskazywały, że poza trzema ośrodkami, wszystkie pozostałe w 2021 r. dokładały do każdego egzaminu na kategorię B prawa jazdy od 1,57zł nawet do 41,7 zł. Oznacza to, że aby bilans w WORD-ów był zerowy, egzaminy praktyczne w zakresie kategorii B powinny kosztować od 141 zł do 181 zł. (bez uwzględnienia podwyżek egzaminatorów i kosztów inwestycji w tym wymiany floty).
5. Obniżenie wpływów przy zwiększonych kosztach, co doprowadza do ujemnego wyniku finansowego;
6. Obecnie, aby nie generować jeszcze większych strat w WORD-ach koszty inwestycyjne są ograniczane do niezbędnego minimum. Nie można jednak robić tego w nieskończoność, ponieważ będzie to prowadziło do spadku jakości prowadzonych usług.
7. Koszty funkcjonowania WORD-ów w Polsce wyniosły w 2021 r. prawie 320 mln zł. Przychody, które wyniosły około 215 mln zł nie pokryły kosztów. Większość ośrodków ma dziś ujemny wynik finansowy. Ich liczba z kwartału na kwartał jest większa.

Na pytania odpowiedzieli eksperci Związku Województw RP: Mariusz Pauba, Tomasz Matuszewski oraz Rafał Cieślik.

Źródło: Prawo Drogowe