

Projekt przygotowany przez

Województwo Podkarpackie

Wersja 2

STANOWISKO NR 3

KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

z dnia 18 czerwca 2020 r.

**w sprawie waloryzacji opłat za egzaminy państwowe na prawo jazdy przeprowadzane przez
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w związku z ich trudną sytuacją finansową**

Konwent Marszałków Województw RP wnioskuje o:

- wypracowanie mechanizmu umożliwiającego coroczną waloryzację wysokości opłat za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy poprzez zmianę brzmienia §3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 stycznia 2013 r. *w sprawie wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego oraz stawek wynagrodzenia związanych z uzyskiwaniem uprawnień przez egzaminatorów* (tj.Dz.U.2014.974)

proponowana zmiana w przepisach:

W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej *w sprawie wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego oraz stawek wynagrodzenia związanych z uzyskiwaniem uprawnień przez egzaminatorów* (tj.Dz.U.2014.974) skreśla się §3.1 w dotychczasowym brzmieniu i zastępuje treścią:

§3.1 Za przeprowadzenie egzaminu państwowego pobiera się opłatę w wysokości:

- 1) 0,75% pmw – za część teoretyczną egzaminu państwowego;
- 2) 3,50% pmw – za część praktyczną egzaminu państwowego dla prawa jazdy kategorii AM;
- 3) 4,50% pmw - za część praktyczną egzaminu państwowego dla prawa jazdy kategorii A1, A2 lub A;
- 4) 3,50 % pmw - za część praktyczną egzaminu państwowego dla prawa jazdy kategorii B;
- 5) 4,25% pmw - za część praktyczną egzaminu państwowego dla prawa jazdy kategorii B1, C1, D1 lub T;
- 6) 5,0% pmw - za część praktyczną egzaminu państwowego dla prawa jazdy kategorii C, D lub B+E;
- 7) 6,12% pmw - za część praktyczną egzaminu państwowego dla prawa jazdy kategorii C1+E, C+E, D1+E lub D+E;
- 8) 3,12% pmw - za część praktyczną egzaminu państwowego przeprowadzonego w celu wydania pozwolenia na kierowanie tramwajem, zwanego dalej „pozwoleniem”.

gdzie:

- pmw – przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kw. roku,
-% - udział procentowy stawki opłaty egzaminacyjnej w kwocie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kw. 2013 roku.

Uzasadnienie

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego podlegając samorządom województw są jednostkami samofinansującymi, których przychody w głównej mierze pochodzą z wpływów uzyskanych za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy. Nie otrzymują żadnego wsparcia finansowego, zarówno z budżetu samorządu województwa jak i państwa. Są obciążone wszelkiego rodzaju kosztami związanymi z prowadzoną działalnością statutową.

Przepis art. 66 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (tj.Dz.U.2019.341) obliuguje Ministra właściwego do spraw transportu do wydania aktu normatywnego określającego wysokość opłat za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy. Na tej podstawie 16 stycznia 2013 r. zostało wydane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej *w sprawie wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego oraz stawek wynagrodzenia związanych z uzyskiwaniem uprawnień przez egzaminatorów* (tj.Dz.U.2014.974). Od tego czasu ww. opłaty nie uległy zmianie. W tym samym okresie znacząco wzrosły koszty działalności WORD, m.in. koszty najmu pojazdów egzaminacyjnych, paliwa, mediów, podatków od nieruchomości, wynagrodzeń pracowników itp., które nie mogą zostać ograniczone ani wyeliminowane, co skutkuje zwiększającą się z roku na rok dysproporcją pomiędzy malejącymi przychodami a rosnącymi kosztami bieżącej działalności.

Zmiany w zakresie organizacji procesu egzaminowania wynikające z §13 ust. 3-4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. *w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach* (tj. Dz.U.2019.1206) dodatkowo pogłębiają i tak już ciężką sytuację finansową Ośrodków.

Wyraźnie należy podkreślić, że naruszenie równowagi finansowej WORD jest procesem stwierdzonym i udokumentowanym w skali całego kraju. Nie wynika z incydentalnych błędów zarządzania czy przerostu zatrudnienia.

Na podstawie opracowanych danych finansowych Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego za okres 2017-2019 stwierdzono utrzymującą się tendencję spadkową wysokości przychodów uzyskanych z działalności egzaminacyjnej, których główną przyczyną jest pogłębiający się niż demograficzny. Spadek wpływów z jednoczesnym wzrostem kosztów ponoszonych przez WORD-y spowodował, że większość Ośrodków zakończyła rok 2019 z odnotowanym ujemnym wynikiem finansowym. Należy podkreślić, że w bieżącym roku już po 3 miesiącach działalności WORD-ów, a więc w okresie kiedy wszystkie ośrodki pracowały w pełnym zakresie do połowy marca stratę odnotowało 43 spośród 46 WORD-ów na łączną kwotę ponad 13,5 mln złotych. Można szacować, że w pierwszym półroczu br. strata ta ulegnie dramatycznemu zwiększeniu i przekroczy znacząco 30 mln złotych. Taka sytuacja jest bezprecedensowa i występuje po raz pierwszy w prawie 22-letniej działalności WORD-ów. Dla przykładu, w odniesieniu do stanu finansowego Ośrodków prowadzących działalność na terenie województwa podkarpackiego wynik finansowy za okres pierwszych czterech miesięcy bieżącego roku wskazuje saldo ujemne w wysokości ponad 2,7 mln zł brutto.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że z tak trudną sytuacją finansową Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego Marszałkowie Województw spotykają się po raz pierwszy w ich dotychczasowej działalności.

Dodatkowo w obliczu pandemii COVID-19 i wywołanymi nią skutkami ekonomicznymi, straty poniesione przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego wskutek zawieszenia działalności na okres ponad 2 miesiące nie są możliwe do zrehabilitowania przez WORD-y po ustaniu przyczyn wstrzymania ich działalności, uwzględniając obecny stan prawny określający zasady egzaminowania. Należy podkreślić, że pomimo braku wpływów finansowych w okresie przestoju - przy jednoczesnym braku możliwości skorzystania z jakiegokolwiek instrumentu wsparcia ze strony państwa - Ośrodki na bieżąco ponosiły bardzo wysokie koszty stałe związane z utrzymaniem jednostek, m.in. wynagrodzenia pracowników - stanowiące główny składnik kosztów, utrzymanie systemu teleinformatycznego do przeprowadzania egzaminów, koszty najmu pojazdów egzaminacyjnych, podatki i opłaty, media, usługi obce itp.

Do dotychczas ponoszonych kosztów stałych należy doliczyć koszty związane z zabezpieczeniem pracowników i klientów w środki ochrony, których obowiązek stosowania wynika z uregulowań prawnych i rekomendacji służb sanitarnych mających na względzie bezpieczeństwo obywateli przy zachowaniu reżimu sanitarnego i obowiązujących obostrzeń (m.in. koszty zakupu środków do dezynfekcji rąk, powierzchni, pomieszczeń oraz pojazdów, koszt zakupu ozonatorów, środków ochrony osobistej itp.).

Dlatego też mając powyższe na uwadze zasadnym jest wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego waloryzowanie opłat za egzaminy na prawo jazdy w oparciu o obiektywny miernik. Powyższe rozwiązanie pozwoliłoby na automatyczne, systemowe, coroczne urealnianie wysokości opłat względem rosnących kosztów działalności Ośrodków.

przykład:

W roku wejścia w życie rozporządzenia określającego wysokość opłat za egzaminy (2013 r.) przeciętne, miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez nagród z zysku w IV kw. roku kalendarzowego wynosiło 4.004,35 zł (obwieszczenie prezesa GUS z dnia 20-01-2014 r.). Opłata za egzamin teoretyczny wynosiła 30,00 zł. Wskaźnik procentowy udziału stawki opłaty za egzamin w kwocie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w 2013 r. wynosi 0,75%, tj. $30,00 / 4.004,35 \times 100 = 0,75\%$. Analogicznie zostały ustalone wskaźniki procentowe dla pozostałych opłat egzaminacyjnych:

Tabela nr 1

Lp.	Kategoria egzaminu	Wskaźnik procentowy	Stawki opłat w 2013* r. w zł (kol.3x4.004,35 zł)	Stawki opłat w 2020 r. w zł (kol. 3x5.367,71 zł)	Dynamika wzrostu stawek opłat w latach 2013-2020 (kol.5/kol.4) w %
1	2	3	4	5	6
1.	Teoretyczny	0,75	30	40	34
2.	AM	3,50	140	188	34
3.	A1, A2 ,A	4,50	180	242	34
4.	B	3,50	140	188	34
5.	B1, C1, D1, T	4,25	170	228	34
6.	C, D, B+E	5,00	200	268	34
7.	C1+E, C+E, D1+E, D+E	6,12	245	329	34
8.	Pozwolenie na kierowanie tramwajem	3,12	125	167	34

*) w zaokrągleniu do pełnego złotego

Raz ustalony wskaźnik byłby podstawą do corocznego ustalania wysokości opłat. Mnożąc wskaźniki przez przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez nagród z zysku w IV kw. w danym roku uzyskujemy nowe stawki opłat.

Z uwagi na to, że obwieszczenie prezesa GUS w sprawie przeciętnego wynagrodzenia ukazuje się w styczniu, zmiana stawek opłat za egzaminy mogłaby następować np. z dniem 1 marca lub 1 kwietnia każdego roku. W tej sytuacji zapis art. 66 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* określający maksymalne stawki opłat za egzaminy byłby niewystarczającą normą kompetencyjną, co wymagałoby odrębnego procedowania. Przyjmując zaproponowane rozwiązanie należałoby rozważyć celowość dalszego określania maksymalnych stawek opłat egzaminacyjnych w ustawie.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie na przestrzeni 6 lat, tj. od 2013 r. do 2019 r. zwiększało się odpowiednio z 4.004,35 zł do 5.367,71 zł, tj. o ok. 34%. Uwzględniając ten wzrost, stawki opłat egzaminacyjnych w 2020 r. - w odniesieniu do 2013 r. - przedstawiałyby się jak w kolumnie 5 tabeli nr 1.

Oczekiwanym rozwiązaniem dla WORD-ów byłoby ustalenie stawek opłat za egzaminy państwowe na 2020 r. przy zastosowaniu proporcji stawek do przeciętnego wynagrodzenia z 2013 r.

Jak dotąd, ustawowo określone samofinansowanie się Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego nie sprawiało problemów, wręcz przeciwnie – dostarczało potrzebnych środków finansowych, które z powodzeniem były wykorzystywane na szeroko pojętą działalność na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Potrzeba kontynuowania tej misji jest bardzo ważna w świetle wciąż niezadawalającego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju. Pogarszająca się sytuacja finansowa WORD-ów powoduje, że są one zmuszone ograniczać działania w tym zakresie. Wybudowana i rozwijana przez lata infrastruktura i działalność służąca edukacji komunikacyjnej uczestników ruchu drogowego (Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy), w tym najmłodszych jego uczestników (miasteczka ruchu drogowego, sale edukacyjne, place zabaw) często nie są w ostatnim czasie w sposób optymalny wykorzystywane. Przeszkodą jest brak środków na pokrycie kosztów eksploatacji oraz zatrudnienia niezbędnej kadry. Działalność edukacyjna prowadzona przez WORD-y była i jest znacznym wsparciem edukacji szkolnej i nie powinno jej zabraknąć w przyszłości.

Zaproponowane zmiany mają na celu pomoc w wypracowaniu efektywnego systemu finansowania procesu egzaminowania, który nie będzie obciążony ryzykiem utraty płynności finansowej Ośrodków. Powyższe rozwiązanie oparte na wiedzy i doświadczeniu gwarantuje, że nie będzie konieczności poszukiwania i udzielania wsparcia dla WORD-ów z zewnątrz.

Ponadto postulujemy, mając na uwadze dalsze, prawidłowe funkcjonowanie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego o objęcie pomocą finansową Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego - samorządowych osób prawnych, dotychczas nie objętych żadnym wsparciem rządowym w celu zwalczania ekonomicznych skutków pandemii COVID-19.

Władysław Ortyl

Przewodniczący Konwentu

Marszałków Województw RP

Stanowisko kieruje się do:

- Pana Mateusza Morawieckiego – Prezesa Rady Ministrów,

- Pana Andrzeja Adamczyka - Ministra Infrastruktury.

**DYREKTOR
KANCELARII ZARZĄDU**

Aneta Flis