STANOWISKO ZWIĄZKU RZEMIOSŁA POLSKIEGO
10 AKTÓW PRAWNYCH NAJBARDZIEJ UCIĄŻLIWYCH DLA MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORSTW RZEMIEŚLNICZYCH BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

w ramach zakresu konsultacji publicznych Komisji Europejskiej[1]

WSTĘP

Związek Rzemiosła Polskiego (ZRP) jest ogólnopolską, społeczno-zawodową organizacją samorządu gospodarczego, działającą od 1933 roku. Od 2001 r. posiada status reprezentatywnej organizacji pracodawców. Reprezentuje sektor małych i średnich przedsiębiorstw. Związek, jako członek Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych, opiniuje założenia i projekty aktów prawnych i programów dot. polityki publicznej. Zrzesza 26 izb rzemiosła i przedsiębiorczości działających na szczeblu województw, a poprzez izby lokalne cechy rzemiosł, wśród nich cechy branży motoryzacyjnej. Ponadto, kwestie branżowe omawiane są na forum Rady Branżowej Rzemiosła Polskiego, która jest ciałem opiniodawczo-doradczym Zarządu ZRP.
ZRP jest członkiem Europejskiej Unii Rzemiosła, Małych i Średnich Przedsiębiorstw (UEAPME), dzięki czemu jest aktywny również na polu europejskiego dialogu społecznego.

KONTEKST STANOWISKA

Stanowisko zostało przygotowane w ramach projektu Branże w dialogu i testowania Branżowego Systemu Konsultacji i Uzgodnień, z założeniem przekazania go UEAPME – Europejskiej Unii Rzemiosła, Małych i Średnich Przedsiębiorstw w celu wykorzystania przy prezentowaniu opinii europejskiego rzemiosła i msp w ramach konsultacji realizowanych przez Komisję Europejską. Komisja Europejska oficjalnie prezentuje pogląd, że[2]
Regulacje są nieodzowną częścią współczesnego życia gospodarczego. Przepisy przynoszą korzyści – chronią konsumentów, pracowników i środowisko. Mogą jednak również pociągać za sobą koszty dla przedsiębiorstw, szczególnie małych i średnich, które odgrywają bardzo ważną rolę dla wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy w Europie. W związku z tym Komisja Europejska wprowadziła zasadę „think small first"[3], zgodnie z którą w procesie tworzenia przepisów i kształtowania polityki należy brać pod uwagę fakt, że zdecydowana większość europejskich przedsiębiorstw to MŚP. Zmniejszanie formalności administracyjnych stanowi priorytet w UE. (…) Komisja poddała przeglądowi obowiązujące prawodawstwo UE, aby ustalić, w przypadku których aktów prawnych można jeszcze bardziej ograniczyć obciążenia dla MŚP, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorstw

Komisja Europejska zaprosiła do konsultacji m.in. organizacje reprezentujące msp, stwierdzając:
„ Jeśli są Państwo przedstawicielem MŚP lub organizacji reprezentującej interesy MŚP, mogą Państwo pomóc nam w realizacji tego zadania. Komisja przeprowadziła już ogólnounijne konsultacje poprzez Europejską Sieć Przedsiębiorczości, a także organizuje konferencje, na których zasięga opinii małych przedsiębiorstw w państwach członkowskich. Dzięki Państwa wiedzy i doświadczeniu będziemy mogli ustalić, które 10 aktów prawnych UE jest Państwa zdaniem najbardziej uciążliwych, tak aby podjąć działania w celu zmniejszenia obciążeń MŚP".

CEL STANOWISKA ZRP

Przedstawienie opinii przedsiębiorców reprezentowanych przez ZRP w ujęciu branżowym.

---

[1] http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/public-consultation-new/index_pl.htm
[2] J.w.
3 Najpierw myśl z perspektywy małego przedsiębiorstwa; patrz: Small Business Act KOM(2008) 394 i Przegląd Small Business Act KOM(2011) 78 oraz Zmniejszanie obciążeń regulacyjnych dla MŚP KOM(2011) 803

STANOWISKO ZRP – branża motoryzacyjna

ODPOWIEDŹ KWESTIONARIUSZOWA:

Obszary, w których regulacje UE są najbardziej uciążliwe

- *Ochrona konsumentów*
  Dochodzenie roszczeń i rozstrzyganie sporów
- *Zatrudnienie i sprawy społeczne*
  Bezpieczeństwo i higiena pracy
- *Energia*
  Zaopatrzenie w energię
- *Środowisko*
  Chemikalia
  Przemysłowy audyt środowiskowy
- *Bezpieczeństwo produktów*
  Stosowanie norm
  Procedury oceny zgodności
  Przepisy dotyczące oznakowania CE
- *Otoczenie biznesu*
  Zamówienia publiczne
- *Opodatkowanie*
  Podatek VAT

Konkretne akty prawne UE, które są najbardziej uciążliwe

- *Ochrona konsumentów*
  Niektóre aspekty sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji –dyrektywa 1999/44/WE
  Nieuczciwe praktyki handlowe – dyrektywa 2005/29/WE
- *Zatrudnienie i sprawy społeczne*
  Środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy – dyrektywa Rady 89/391/EWG
  Dyrektywa w sprawie czasu pracy – 2003/88
- *Środowisko*
  Rejestracja, ocena, udzielanie zezwoleń i stosowane ograniczenia w zakresie chemikaliów (REACH) - rozporządzenie (WE) nr 1907/2006
  Dyrektywa ramowa w spr. odpadów (2008/98) i wykaz odpadów (Decyzja 2000/532/WE)
- *Otoczenie biznesu*
  Ochrona danych – dyrektywa 95/46/WE *(zmiany zaproponowane w COM/2012/11 final)*
- *Opodatkowanie*
  Wspólny system podatku od wartości dodanej – dyrektywa Rady 2006/112/WE

Inne wymogi prawne, które uważają Państwo za uciążliwe,

- Dyrektywa 2004/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 21.04.2004 r. w sprawie ograniczeń emisji lotnych związków organicznych w wyniku stosowania rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach oraz produktach do odnawiania pojazdów, a także zmieniająca dyrektywę 1999/13/WE

KOMENTARZ

Małe i średnie przedsiębiorstwa stanowią istotną część wszystkich rozwiniętych gospodarek. Z analiz prowadzonych przez Komisję Europejską wynika, że w Europie małe i średnie przedsiębiorstwa to 99% wszystkich prowadzonych przedsiębiorstw. W Polsce procent ich udziału w gospodarce jest jeszcze wyższy i wynosi obecnie 99,8% w całkowitej liczbie przedsiębiorstw. Większość firm należących do branży motoryzacyjnej możemy zakwalifikować jako mikro lub małe przedsiębiorstwo.

Obowiązujące przepisy prawne bardzo często nakładają na małe i średnie przedsiębiorstwa obowiązki, które przekraczają organizacyjnie bądź finansowo ich możliwości. Warto zwrócić uwagę na następujące obszary regulacyjne i/lub obowiązujące przepisy:

1. Ustawa Kodeks Pracy z dnia 26 czerwca 1974 r , dział X – Bezpieczeństwo i Higiena Pracy Dz.U.1998.21.94 i Dyrektywa Rady 89/391/EWG z 12 czerwca 1989,
2. Prawo Zamówień Publicznych[4]
3. Ustawa Prawo Ochrony Środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. Dz.U.2008.25.150 i Dyrektywa 2004/42/CE.

Ustawa Kodeks Pracy z dnia 26 czerwca 1974 r., dział X – Bezpieczeństwo i Higiena Pracy Dz.U.1998.21.94 i Dyrektywa Rady 89/391/EWG z 12 czerwca 1989

W związku z koniecznością dostosowania krajowych przepisów do prawa unijnego i wdrożeniem Dyrektywy Rady 89/391/EWG z 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy (Dz. Urz. WE L 183 z 29 czerwca 1989 r.) w Polsce został zmieniony Kodeks Pracy, co spowodowało nałożenie na pracodawców szeregu dodatkowych obowiązków. W przypadku branży motoryzacyjnej, najbardziej dały się odczuć wymogi związane z bezpieczeństwem przeciwpożarowym.
Pracodawca zgodnie z przepisami

1. musi wyznaczyć pracowników do:
   - udzielania pierwszej pomocy,
   - wykonywania czynności w zakresie ochrony przeciwpożarowej i ewakuacji pracowników zgodnie z przepisami o ochronie przeciwpożarowej
2. musi przekazać wszystkim podwładnym:
   a. imię i nazwisko,
   b. miejsce wykonywania pracy,
   c. numer telefonu służbowego lub innego środka komunikacji elektronicznej osoby wyznaczonej do udzielania pierwszej pomocy, ewakuacji i ochrony przeciwpożarowej.
3. pracownik dbający o ochronę przeciwpożarową musi:
   a. posiadać co najmniej średnie wykształcenie,

[4] Kluczowe regulacje w Polsce: Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (z późniejszymi zmianami)
Ustawa z dnia 12 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2012 r. poz. 1271 - zmiana ustawy Prawo zamówień publicznych wejdzie w życie z dniem 20 lutego 2013 r.)

b. ukończyć szkolenie dla inspektorów ochrony przeciwpożarowej.

Obowiązki te, wynikające ze zmian w kodeksie pracy w szczególny sposób obciążyły małe i średnie przedsiębiorstwa. W największym stopniu ciężar tych obciążeń odczuwalny był przez firmy zatrudniające jednego, dwóch lub kilku pracowników, a dodatkowo nie dysponujących dużym kapitałem. Największą trudnością było wyznaczenie osoby wykonującej takie czynności, która miała legitymować się co najmniej średnim wykształceniem oraz ukończyć szkolenie inspektorów ochrony przeciwpożarowej lub mieć tytuł zawodowy technika pożarnictwa. Aby wypełnić obowiązek zawarty w przepisach, firmy musiały zlecić wykonywanie w/w zadań firmie zewnętrznej posiadającej właściwe uprawnienia lub zatrudnić inspektora ochrony przeciwpożarowej. Mogły również skierować pracownika na szkolenie prowadzone przez Szkołę Główną Służby Pożarniczej, pozostałe szkoły Państwowe Straży Pożarnej lub ośrodki szkolenia w komendach wojewódzkich PSP. Koszt takiego szkolenia zmuszony jest ponosić przedsiębiorca.

W przypadku małych firm branży motoryzacyjnej, bardzo częste jest zjawisko, iż kwalifikacje pracowników kończą się na poziomie wykształcenia zawodowego. W związku z powyższym istnieje konieczność zatrudnienia dodatkowej osoby tylko na potrzeby spełnienia wymogów narzuconych przez ustawę o bezpieczeństwie i higienie pracy lub zlecić wykonywanie w/w zadań firmom zewnętrznym.

W przypadku firm małych, a szczególnie mikro, zarówno zatrudnienie osób spełniających wymagania określone przez ustawę, jak i zlecenie wykonywania zadań firmom zewnętrznym wiąże się z dużym obciążeniem finansowym.

Ustawa Prawo Zamówień Publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r.; Ustawa z dnia 12 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych

W/w dwie kluczowe regulacje dot. zamówień publicznych zawierają zapisy wynikające z dyrektyw UE[5].

W trakcie nowelizacji ustawy, w toku dyskusji przywoływany był m.in. Europejski kodeks najlepszych praktyk ułatwiających dostęp MŚP do zamówień publicznych, z 2008 r.[6]. (Kodeks jest dokumentem o charakterze orientacyjnym i ma na celu umożliwienie państwom członkowskim oraz instytucjom zamawiającym zorientowanie się w możliwościach, jakie stwarzają dyrektywy UE w sprawie zamówień publicznych, by zapewnić równe reguły gry dla wszystkich wykonawców pragnących uczestniczyć w przetargach na zamówienia publiczne). Trudno ocenić czy zmiany wynikające z nowelizacji ustawy Prawo zamówień publicznych[7] faktycznie przyniosą pozytywne zmiany dla MŚP. Liczą na to MŚP i ich organizacje, gdyż jak dotąd rynek zamówień publicznych był nieprzyjazny dla małych podmiotów i trudno było zauważyć jakiekolwiek preferencje dla MŚP, wręcz przeciwnie miały one do czynienia z szeregiem barier dostępowych. Jednocześnie, z prawnego punktu widzenia możliwość zastosowania wyraźnych preferencji wobec sektora MŚP uniemożliwiają unijne zasady związane z równością wszystkich podmiotów na rynku.

[5] http://www.uzp.gov.pl/cmsws/page/?F;254
[6] http://www.uzp.gov.pl/cmsws/page/?D;925
[7] Ustawa z dnia 12 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2012 r. poz. 1271 - zmiana ustawy Prawo zamówień publicznych wejdzie w życie z dniem 20 lutego 2013 r.)

Podstawowe trudności na jakie napotykały dotąd małe i średnie przedsiębiorstwo w dostępie do zamówień publicznych to przede wszystkim:

1. *Skomplikowane i sformalizowane procedury, w tym procedury odwoławcze* - wszelkiego rodzaju dokumenty składane w postępowaniach o zamówienia publiczne wymagają zachowania szczególnej formy określonej przez Ustawę. Wiąże się to z koniecznością szczegółowej znajomości ustawy, a tym samym z koniecznością zatrudniania dodatkowych pracowników zajmujących się tylko działem zamówień publicznych. Zatrudnienie specjalisty z zakresu zamówień publicznych jest bardzo kosztowne i dla małych firm często nieopłacalne;
2. *Krótki czas na przygotowanie oferty* - praktyka pokazuje, że czas na przygotowanie oferty wynosi kilka dni. Dla firm zatrudniających kilku pracowników, bardzo trudne jest sprostanie tak krótkim terminom. Szczególnie trudne do zachowania są 2-3 dniowe terminy na przygotowanie odpowiedzi na dodatkowe wyjaśnienia do złożonej oferty, których żąda zamawiający;
3. *Bardzo wysokie wymagania finansowe w zakresie gwarancji i zabezpieczeń* - w dobie kryzysu gospodarczego udzielenie zabezpieczeń zarówno w pieniądzu jak i w formie gwarancji bankowych czy ubezpieczeniowych jest niezwykle trudne dla mniejszych przedsiębiorców szczególnie przy dużej wartości zamówienia;
4. Sprowadzanie małych i średnich przedsiębiorstw (rezultat istniejących barier dostępu) do roli podwykonawców, co ogranicza ich wpływ na wykonanie przedmiotu zamówienia i obniża wynagrodzenie;
5. *Wysokie koszty usług szkoleniowych w zakresie procedury zamówień publicznych* - ograniczony dostęp do bezpłatnych szkoleń z zakresu zamówień publicznych. Bardzo ważne jest wdrożenie takich rozwiązań, które wyrównałyby szanse małych przedsiębiorstw w dostępie do rynku zamówień publicznych poprzez rozwój infrastruktury doradczej i szkoleniowej;
6. *Wysokie wymagania dotyczące posiadania atestów, certyfikatów*, zaświadczeń, a tym wysokie koszty jakie pociąga za sobą uzyskanie w/w. certyfikatów i atestów, a także inne obciążenia finansowe, takie jak: wniesienie wadium, ustanowienie zabezpieczenia wykonania umowy na żądanie zamawiającego itp.

Prawo zamówień publicznych w Polsce jest zbyt sformalizowane, uznające jako najważniejsze procedury, a nie ich efekty. Można wskazać szereg złych praktyk. Szczególnie krzywdzące dla małych i średnich przedsiębiorstw jest stosowanie głownie kryterium ceny jako podstawowego kryterium przy wyborze najkorzystniejszej oferty, pomimo iż ustawa dopuszcza stosowanie różnych kryteriów ocen. Małe firmy mogą konkurować z dużym przedsiębiorstwem czynnikami poza cenowymi np. takim jak jakość wykonania usługi, termin realizacji, czas dostarczenia usługi, ale nie mają szans na nawiązanie równej walki z dużymi firmami wyłącznie pod kątem kryterium ceny.

Wydaje się, najbardziej potrzebne są nie tyle zmiany legislacyjne w dyrektywach dotyczących zamówień publicznych czy ustawodawstwie krajowym, lecz przede wszystkim zmiana kultury instytucji zamawiających w zakresie udzielania zamówień. Tylko bardziej przejrzyste i sprzyjające konkurencji praktyki w dziedzinie zamówień publicznych mogą pozwolić MŚP uwolnić ich potencjał wzrostu i innowacyjności z korzystnym skutkiem dla gospodarki europejskiej. Z kolei, sprawą kluczową po stronie przepisów jest zapewnienie terminowego dokonywania płatności przez zlecającego.

Ustawa Prawo Ochrony Środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. i Dyrektywa 2004/42/CE

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej zainicjowało szereg dynamicznych zmian w małych i średnich przedsiębiorstwach branży motoryzacyjnej, dotyczących standardów ochrony środowiska. Konsekwencją zmian akcesyjnych stało się dostosowanie polskich przepisów ochrony środowiska do obowiązujących w krajach Unii Europejskiej. Zgodnie z wymogami unijnymi, akty prawne dotyczące ochrony środowiska nakładają na przedsiębiorców obowiązek zapobiegania zagrożeniom środowiska lub ich ograniczenie do minimum. Realizacja zadań wynikających z przyjętego ustawodawstwa wymagała od przedsiębiorstw wprowadzenia wielu zmian oraz działań dostosowawczych o charakterze inwestycyjnym, modernizacyjnym, jak również technologicznym.

Zasady korzystania oraz ochrony środowiska naturalnego w przedsiębiorstwach branży motoryzacyjnej określają przede wszystkim:

- Prawo Ochrony Środowiska,
- Ustawa o Odpadach z późniejszymi zmianami,
- oraz rozporządzenia Ministra Środowiska.

Racjonalne korzystanie ze środowiska naturalnego przez podmioty gospodarcze regulowane jest za pomocą podstawowych instrumentów prawnych, jakimi są pozwolenia ekologiczne na korzystanie z poszczególnych elementów i zasobów środowiska.

W oparciu o obowiązujące ustawy i rozporządzenia oraz w zależności od skali prowadzonej działalności, przedsiębiorstwa zobowiązane są do posiadania pozwoleń :

1. w zakresie ochrony powietrza przed emisją zanieczyszczeń:
   - *decyzji o dopuszczalnym poziomie emisji zanieczyszczeń* do atmosfery; natomiast jeśli pozwolenie na wprowadzanie substancji pyłowych lub gazowych nie jest wymagane, należy zgłosić do starostwa powiatowego fakt wprowadzania pyłów i gazów do powietrza;
2. w zakresie gospodarki odpadami:
   - pozwolenia na wytwarzanie odpadów - odpadów niebezpiecznych lub odpadów innych niż niebezpieczne, z wyłączeniem odpadów komunalnych,
   - pozwolenia na usuwanie odpadów, transport oraz ich wykorzystywanie lub unieszkodliwianie,
   - pozwolenia wydanego przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta na miejsce i sposób przejściowego gromadzenia, na terenie należącym do podmiotu wytwarzającego odpady, odpadów przeznaczonych do wykorzystywania lub unieszkodliwiana, za wyjątkiem dalszego składowania;
3. w zakresie ochrony przed hałasem:
   - pozwolenia na emisję hałasu – w przypadku przekroczenia poziomu hałasu stwierdzonego przez upoważnioną służbę kontrolną .

W zakresie gospodarki odpadami, przedsiębiorca wytwarzający odpady zobowiązany jest do ich ewidencjonowania odpadów na przygotowanych do tego kartach, równocześnie przekazując odpady podmiotowi odbierającemu odpady, musi wypełnić kartę przekazania odpadów. Dane te służą do sporządzania kwartalnych sprawozdań do Urzędu Marszałkowskiego i Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska oraz obliczania należnych opłat za korzystanie ze środowiska (tak zwanych „opłat marszałkowskich"). Opłaty marszałkowskie są dodatkowymi kosztami ponoszonymi przez firmy, związanymi z przestrzeganiem przepisów o ochronie środowiska. Podmiot gospodarczy może zlecić wykonanie obowiązku

gospodarowania odpadami innemu podmiotowi, który posiada stosowne zezwolenia dotyczące gospodarki odpadami – ich zbierania, transportu, odzysku lub unieszkodliwiania.

O ile spełnianie wymagań prawnych przez duże przedsiębiorstwa jest bezdyskusyjne, o tyle uzyskanie wszelkich pozwoleń i późniejsze ewidencjonowanie gospodarki odpadami dla małych przedsiębiorstw (a takie dominują w branży motoryzacyjnej), zatrudniających niewielką liczbę pracowników jest bardzo trudne. Spowodowane jest to przede wszystkim złożonością przepisów wymagających od przedsiębiorców spełnienia wielu formalności, jak również częstymi zmianami wprowadzanymi do obowiązującego już ustawodawstwa z zakresu ochrony środowiska. Wiąże się to oczywiście z dodatkowymi kosztami, ponieważ większość obowiązków zlecana jest przez MŚP firmom zewnętrznym specjalizującymi się w tego rodzaju działalności lub obowiązki te są powierzane pracownikom, zatrudnianym tylko w tym celu. Dla małych firm niestety jest to bardzo obciążające. Problemem dla małych przedsiębiorstw w branży motoryzacyjnej, poza brakiem środków finansowych, jest brak odpowiedniego wykwalifikowanego personelu.

Dyrektywa 2004/42/WE z 21.04.2004 r. w sprawie ograniczeń emisji lotnych związków organicznych w wyniku stosowania rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach oraz produktach do odnawiania pojazdów

W przypadku branży motoryzacyjnej jest to bardzo istotna regulacja, gdyż dotyczy emisji LZO (lotnych związków organicznych) w warsztatach lakierniczych i stosowanych przez nich farb, lakierów i produktów do odnawiania pojazdów. Dyrektywa narzuca odpowiednią procedurę postępowania oraz dodatkowo wymóg nieprzekroczenia emisji określonych wartości LZO w ciągu jednej godziny pracy i doby. W przypadku, gdy lakiernia stosuje materiały o dużej zawartości LZO, także technologię wodorozcieńczalną, która nie jest wolna całkowicie od tych składników – a ich ilość nie przekracza 1000 kg rocznie to i tak konieczne jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie instalacji.

Dyrektywa ta reguluje bardzo ważną kwestię dotyczącą stosowania lakierów rozcieńczalnikowych, które zgodnie z tą dyrektywą powinny zostać wyeliminowane na rzecz lakierów wodnych. Wyniki badań przeprowadzonych przez Polską Izbę Motoryzacji i Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Lakierów CEPE (do CEPE należą: PPG Industries, Du Pont, BASF, AKZO Sikkens) pokazują jednak, że nadal w sprzedaży pozostaje 70% lakierów rozcieńczalnikowych i 30% lakierów wodnych.

Według ostatnich informacji Polskiej Izby Motoryzacji, do chwili obecnej Ministerstwo Ochrony Środowiska nie wydało żadnych regulacji prawnych dotyczących wdrożenia dyrektywy UE odnoszących się do ograniczenia emisji LZO – brak jest działania od 2005 roku w tej sprawie. Wprawdzie regulacje wdrażające dyrektywę i pozwalające na przeprowadzanie kontroli przestrzegania postanowień dyrektywy skutkowałyby wzrostem kosztów związanych z działalnością lakierni samochodowych (używanie lakierów wodnych niesie za sobą określone wymagania sprzętowe: warsztat musi być wyposażony w specjalistyczną kabinę lakierniczą, a czas lakierowania lakierami wodnymi jest wydłużony o ⅓), jednakże zmiany te pozwoliłyby na eliminowanie „szarej strefy" czyli warsztatów które nielegalnie używają lakierów rozcieńczalnikowych i mogą lakierować bez użycia kabiny lakierniczej w zakładach o bardzo niskim standardzie. Istnienie szarej strefy wpływa na zmniejszenie konkurencyjności firm działających w pełnie legalnie. Ma to szczególne znaczenie dla małych firm, które nie mogą utrzymać się na rynku przy konkurencji działającej poza zasięgiem urzędów podatkowych, celnych, ubezpieczeń społecznych, ale także służb bhp i sanitarnych itp.

Ochrona danych – dyrektywa 95/46/WE

Podstawowym aktem prawnym obowiązującym przedsiębiorców w Polsce jest Ustawa o ochronie danych osobowych. Ochrona danych osobowych jest przykładem obszaru regulacyjnego, w którym przepisy unijne narzuciły szereg biurokratycznych barier a implementacyjne rozwiązania krajowe w niektórych kwestiach doprowadziły do wprowadzenia absurdalnych z perspektywy MŚP obowiązków.

W Art. 37 ustawy stwierdza się „Do przetwarzania danych mogą być dopuszczone wyłącznie osoby posiadające upoważnienie nadane przez administratora danych".
W dyrektywie 95/46/WE zapisano: „osoby, które są podporządkowane administratorowi lub wykonującemu przetwarzanie na zlecenie mające dostęp do danych osobowych, jak i sama osoba przetwarzająca dane na zlecenie administratora, mogą te dane przetwarzać tylko na polecenie administratora, chyba że istnieją w tej mierze zobowiązania ustawowe". Wdrażając to postanowienie dyrektywy polski ustawodawca poszedł dużo dalej niż przewidywała dyrektywa. Wprowadzono obowiązek wystawiania pisemnych, imiennych upoważnień dla każdej osoby dopuszczonej do przetwarzania danych osobowych. Nie zwiększyło to poziomu ochrony danych, natomiast zwiększyło biurokrację i tzw. papierologię.

W Art. 49–54 ustawy przewidziano przepisy karne, które nie chronią interesów osób, których dane dotyczą, natomiast przewidują dotkliwe sankcje za przestępstwa formalne, czyli takie, w których może nie być osób poszkodowanych. Dyrektywa nie przewiduje konieczności wprowadzenia sankcji karnych za naruszenie przepisów implementacyjnych. W celu zapewnienia przestrzegania przepisów ustawy wystarczyłyby sankcje administracyjne (dziś są możliwe obok sankcji karnych). Sankcja karna powinna być co najwyżej uzależniona od wyrządzenia szkody lub krzywdy osobom, których dane dotyczą, a nie jedynie od samego przetwarzania danych niezgodnego z prawem, które może być całkowicie obojętne dla osób, których dane dotyczą. Dziś, zgodnie z literą prawa sankcją karną zagrożone jest na przykład tak nieznaczne naruszenie przepisów, jak niedopełnienie obowiązku zgłoszenia nowego zbioru do rejestracji.

W Art. 40 i 43 ust. 1. ustawy mowa jest o obowiązku zgłaszania zbiorów danych osobowych przez właściwie każdego administratora niezależnie od rozmiarów prowadzonej działalności. Tymczasem, dyrektywa 95/46/WE przewiduje możliwość wyłączenia zbiorów tradycyjnych z obowiązku rejestracji, względnie wprowadzenie dla nich odrębnej, uproszczonej procedury zgłoszeniowej.

***

Należy podkreślić, iż przepisy prawne określające zasady działania przedsiębiorstw na rynku motoryzacyjnym powinny w większym stopniu uwzględniać wielkość i specyfikę firm, których dotyczą. Bardzo istotne jest bowiem, aby regulacje prawne mające zastosowanie do dużych przedsiębiorstw były możliwe do respektowania również przez średnie, a przede wszystkim przez małe firmy. Przepisy niedostosowane do możliwości najmniejszych firm, zamiast porządkować i regulować działalność na rynku motoryzacyjnym wzmacniają „szarą strefę".

.

Warszawa, styczeń 2013