



www.sitkrp.org.pl

**STOWARZYSZENIE
INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

POLISH ASSOCIATION
OF ENGINEERS & TECHNICIANS OF TRANSPORTATION

Warszawa, dnia 2 listopada 2016 r.

L.dz. SITK RP/636/DB3/10/2016

**Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

W nawiązaniu do pisma Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 30 września 2016 r. nr DTD.4.0211.2.2016.MB.1 dotyczącego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (wpisany do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UC 65) wnosimy następujące uwagi:

- 1) Stwierdzamy, że przygotowany projekt procedowanej ustawy wraz z aktami wykonawczymi tj. pakietem piętnastu rozporządzeń wykonawczych w przygotowanej formie naszym zdaniem należy zdecydowanie poddać korekcie w kilku kwestiach. W zakresie nowelizacji procedowanego aktu normatywnego i aktów wykonawczych proponujemy powołać Komitet Sterujący z udziałem podmiotów prowadzących działalność na rzecz przedsiębiorców wykonujących badania techniczne i przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze związanym z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Zgłaszanie uwag do rzeczonych projektów w trakcie bezpośrednich posiedzeń pozwoliłoby na wypracowanie reguł gwarantujących porządek prawny zgodny z ustawą zasadniczą i zasadami techniki prawodawczej. Dzięki takiemu rozwiązaniu istnieje prawdopodobieństwo, iż procedowane akty zostaną przygotowane w bardziej precyzyjny i dokładny sposób.

Zarząd Krajowy
00-043 Warszawa, ul. Tadeusza Czackiego 3/5
tel. (22) 827 02 59, e-mail: zarzad@sitkrp.org.pl, www.sitkrp.org.pl

NIP: 526-030-05-23. Konto bankowe: 38 1160 2202-0000 0000 2741 3872

Organizacja:
konferencji
seminariów
szkoleń
wystaw

Rzeczoznawstwo

Ekspertyzy

Doradztwo

Projektowanie

Usługi wydawnicze

Wydawanie czasopism:

Drogownictwo
Transport Miejski i Regionalny
Przegląd Komunikacyjny

- 2) Kontrowersyjnym aspektem jest tworzenie Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów oraz budowanie stacji kontroli pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny. Uważamy, że budowa stacji kontroli pojazdów przez TDT stanowi duże zagrożenie dla obecnie funkcjonujących podstawowych i okręgowych stacji kontroli pojazdów, co wynika z proponowania odebrania możliwości wykonywania niektórych badań technicznych pojazdów (np. pojazdy przewożące towary niebezpieczne, badania techniczne pojazdów po terminie itp.) z działających obecnie stacji kontroli pojazdów w poczet planowanych zamierzeń tj. otwierania stacji kontroli pojazdów TDT z wyłącznymi uprawnieniami. Ponadto należy zauważyć, że TDT jako strona postępowania w zakresie odbioru i kontroli stacji kontroli pojazdów, stałaby się z mocy prawa podmiotem konkurującym z funkcjonującymi stacjami kontroli pojazdów, co może rodzić skutki rynkowe takich działań (w przyszłości z pewnością takie skutki byłyby widoczne). Skoro jedna ze stron miałaby być konkurentem rynkowym stacji, które sama dopuszcza do pracy, ze zrozumiałych względów występuje konflikt interesów, co z pewnością nie służy rozwojowi rynku i z pewnością jest sprzeczny z polityką zachowania bezstronności.

TDT wykorzystując procedury mogłaby utrudniać lub uniemożliwiać dostęp wnioskującym i podmiotom przedłużania lub wydania nowych „certyfikatów”. Zachowanie bezstronności przy uchwalanych normach prawnych powinno być Nadrzędnym celem przy zapewnieniu: wysokiego poziomu wykonywanych działań, kompetencji, a przede wszystkim bezstronności i niezależności.

Uwaga:

Podkreślić przy tym należy, że wyposażenie SKP należących do TDT nie będzie się różniło od wyposażenia obowiązującego na stacjach okręgowych, a badania techniczne wykonywać będą diagności posiadający ten sam zakres uprawnień, z tym że na stacjach konkurencyjnych dla TDT, diagności z reguły będą posiadali dużo większe doświadczenie w wykonywanych obowiązkach.

- 3) W naszym przekonaniu organizowanie sieci stacji TDT wprowadzi bardzo duże zamieszanie i niepokój wśród przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jak również samych właścicieli i użytkowników pojazdów. Spowoduje to wiele niedomówień i niejasności.

Przykładem takim może być ograniczenie wykonywania badań pojazdów marki SAM w tym przyczepkach lekkich. Obecnie stacje nie mogą wykonywać badań tych przyczepkach bez dopuszczenia jednostkowego (Części badań homologacyjnych) realizowany przez kilka

podmiotów w kraju. W związku z tym producenci przyczepek przeprowadzają takie badania w sąsiednich Czechach i sprzedają je jako sprowadzane. Oczywiście zarabiają na tym Czesi, a nie my.

Następnym zamieszczeniem i ograniczeniem działalności dla firm było wprowadzenie zmiany przepisów w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia, gdzie wprowadzono zapis, że w samochodzie ciężarowym kategorii N1 i N2 o nadwoziu rodzaju BB (van i wielozadaniowy – pojazd, w którym kierowca oraz powierzchnia ładunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki) zwiększenie liczby miejsc w pojeździe może nastąpić (można przeprowadzić badanie techniczne pojazdów na SKP) tylko po przedstawieniu przez właściciela potwierdzenia przez jednostkę uprawnioną prawidłowość wykonania zmian konstrukcyjnych. Ta sama sytuacja ma miejsce przy zmianach konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu ciężarowego na autobus.

- 4) Nowa propozycja rozporządzenia w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych naszym zdaniem została przygotowana w sposób wyjątkowo korzystny dla Transportowego Dozoru Technicznego. W tabeli znajduje się bowiem kilka zapisów, które potwierdzają, że TDT za przeprowadzenie badania technicznego będzie pobierało dużo wyższą opłatę za przeprowadzenie badania technicznego, w porównaniu z pozostałymi stacjami kontroli pojazdów (np. opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie, która ma być pobierana przez TDT stanowi wartość dwukrotnie wyższą w porównaniu do opłaty standardowej, która pobierana jest przez pozostałe SKP).

Uważamy, że na każdej stacji kontroli pojazdów można wykonać np. badanie techniczne pojazdu po terminie, bez potrzeby budowania i kierowania pojazdu na odrębne stacje kontroli pojazdów. Zwiększona opłata rzeczywiście będzie piętnowała nieprawidłowe zachowania właścicieli pojazdów. Opłaty podwyższone, za przeterminowanie badania powinny być pobierane we wszystkich stacjach z uprawnieniami do wykonywania badań technicznych w wymaganym zakresie.

Proponowany cennik odzwierciedla nasze oczekiwania oraz podmiotów przeprowadzających badania techniczne. Należy jednak wspomnieć o innych aspektach związanych z pobieraniem opłat za wykonane badania techniczne i wykonane czynności na Stacjach Kontroli Pojazdów. Uważamy, że właściwości ściśle technicznych nie należy łączyć z czynnościami administracyjnymi - konkretnie dotyczy wystawienia zaświadczenia (nie duplikatu), czy wypisu z rejestru badań technicznych, za które nie ustalono opłaty.

5) Naszym zdaniem nieodpowiednim rozwiązaniem jest również brak przepisów wykonawczych w związku z umożliwieniem wykonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów. Uważamy bowiem, że przed wprowadzeniem procedowanych zmian należy w pierwszej kolejności udzielić odpowiedzi na następujące pytania:

1. Kto ponosi koszty dojazdu do rolnika w celu przeprowadzenia badania technicznego ciągnika rolniczego, który znajduje się w odległości np. 50 km od stacji kontroli pojazdów?
2. Czy nie naruszając porządku prawnego można zgodnie z przepisami przeprowadzić badanie techniczne ciągnika rolniczego poza stacją kontroli pojazdów w okresie zimowym, podczas wysokich mrozów czy zalegającego śniegu?
3. Czy diagnosta samochodowy mógłby czuć się bezpiecznie w sytuacji, gdy po przeprowadzonym badaniu technicznym pięciu ciągników rolniczych, w przypadku czterech zostaną stwierdzone usterki istotne, a w przypadku piątej usterki stwarzającej zagrożenie (zatrzymanie dowodu rejestracyjnego przez diagnostę samochodowego)?
4. Co w przypadku jednego diagnosty na zmianie, czy stacja może być zamknięta?
5. Czy należałoby dokonać nowelizacji przepisów dotyczących wyposażenia stacji kontroli pojazdów?

6) W odniesieniu do wykładowców, którzy mogliby prowadzić kursy lub warsztaty doskonalenia zawodowego (art. 86t ust. 1 pkt 3a projektu ustawy), uważamy, że wykładowcy powinni posiadać dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty samochodowego lub dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia wyższego technicznego - w odniesieniu do ściśle technicznych aspektów związanych z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów - bez wskazywania konkretnego programu kształcenia wykładowcy. Wynika to z faktu, iż wiele osób związanych z motoryzacją mogłoby nie spełniać wymagań stawianym kandydatom na wykładowców - przykładem mogłyby być np. osoby posiadające uprawnienia Rzecznawcy Samochodowego z listy Ministra właściwego ds. Transportu oraz osoby posiadające tytuły naukowe (np. dra nauk technicznych), którzy posiadają wieloletnie doświadczenie związane z motoryzacją, jednak proces ich kształcenia nie obejmował zajęć zawartych w procedowanych przepisach. Proponowane rozwiązanie wyeliminuje dotychczasowych wykładowców prowadzących kursy lub warsztaty doskonalenia zawodowego dla

diagnostów, którzy posiadają wyższe techniczne lub techniczno-ekonomiczne wykształcenie, wieloletnie doświadczenie zawodowe w zakresie eksploatacji i napraw pojazdów samochodowych, będących często biegłymi sądowymi czyli wykładowców legitymujących się głęboką wiedzą specjalną.

Ograniczenia prawa do prowadzenia kursów lub warsztatów osobom fizycznym, które są fachowcami z powodu nabycia wieloletniej wiedzy w zakresie stosowania przepisów mijają się z celem, gdy nie jest wymagana akredytacja dla ściśle określonego zakresu szkoleń. Podobnie rzecz ma się z narzuceniem kontroli nad ośrodkami ze strony ITS w Warszawie, który w wielu kwestiach i wielokrotnie sporządzał opinie, bądź stanowiska sprzeczne z porządkiem prawnym, a w 2004 roku po przejęciu odbioru stacji przez TDT okazało się, że czynności przeprowadzał nierzetelnie.

Wprowadzenie wymagań dla wykładowców, czy nadzoru ITS na ośrodkami szkolenia nie poprawi wiedzy diagnostów samochodowych. Dlatego wydanie wytycznych interpretacyjnych jednoznacznie uprości i usprawni pracę diagnosty samochodowego, czy stacji kontroli pojazdów. Należy też dodać, że tworzone akty normatywne i wykonawcze były sporządzane w sposób niewykonalny lub sprzeczny z zasadami techniki prawodawczej, o czym projektodawca w uzasadnieniu zapomniał wspomnieć.

W obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016r. wskazano podmioty, które takie potwierdzenia będą wydawać. Są to min ITS i PIMOT, które twierdzą, że tylko one mogą wykonywać takie badanie w stosunku do całego pojazdu. Na dzień dzisiejszy wygląda to tak, że pracownik czy też pracownicy mogą przyjechać na miejsce do przedsiębiorcy dokonującego zmian konstrukcyjnych popatrzą sobie na pojazd bez żadnych dodatkowych czynności – badań pojazdu zgarniają kasę w wysokości kilku tysięcy zł i wystawiają takowe potwierdzenie. Do dnia wejścia w życie rozporządzenia takie sprawdzenie dokonywał diagnosta SKP najczęściej jest to pracownik z bardzo dużym doświadczeniem, jeśli miał niejasności mógł skorzystać z opinii rzeczoznawcy. W naszym przekonaniu nie umniejszając fachowości pracowników instytucji wskazanych w obwieszczeniu to diagności na stacjach jak również czynni rzeczoznawcy samochodowi mają większe doświadczenie w określaniu prawidłowości dokonanych zmian w pojeździe.

Dlaczego nowe regulacje prawne mają niszczyć swoich przedsiębiorców, likwidować miejsca pracy?


Czy jest ktoś kto mógłby powiedzieć, że to ze względu na próbę stworzenia systemu

poprawiającego bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a w naszym przekonaniu jest to utrudnienie dla społeczeństwa. Dane z wypadków w ruchu drogowym nie wskazują na nieprawidłowości w przebudowach pojazdów a szczególnie w zwiększaniu liczby miejsc w pojazdach ciężarowych. Oczywiście można ograniczyć przebudowy pojazdów ciężarowych na autobusy ale pozostałe pozostawić na zasadach jak dotychczas.

W naszej ocenie właściwym organem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów z ramienia państwa byłby wojewoda. Takie rozwiązanie byłoby tańsze dla państwa, właściwsze i mniej uciążliwe dla obywateli.

W załączniku nr 1 przedstawiamy uwagi dotyczące szczegółowych przepisów.

Z poważaniem

PREZES SITK RP

prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch