



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno

38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12

e-mail: biuro@klubdiagnosty.pl, www.klubdiagnosty.pl

REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 3 października 2018 r.

SITK/309-10/SKP/2018

Pan Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów
00-583 Warszawa
Al. Ujazdowskie 1/3

LIST OTWARTY

Dotyczy projektu ustawy o zmianie – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw – numer z wykazu prac legislacyjnych UC65 oraz zmiany opłat za przeprowadzane badania techniczne na stacjach kontroli pojazdów.

Szanowny Panie Premierze

Z przykrością stwierdzamy, że spełniły się nasze obawy związane z wdrożeniem Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą Dyrektywę 2009/40/WE. Z poprzedniej i obecnej wersji projektu UC65 i aktów wykonawczych wynika, że przy okazji implementacji dyrektywy zaproponowane zostały także zmiany stanowiące „**ponad normatywną rewolucję**” w całym systemie badań technicznych pojazdów. W długotrwałym procesie legislacyjnym, trwającym już ponad dwa lata projektodawcy nie udało się dojść do konsensusu w kontekście wdrożenia ww. dyrektywy. Kolejny raz proponowane rozwiązania w projekcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (projekt z 30 lipca 2018 r.) oraz w projektach 15 rozporządzeń są w dalszym ciągu bardzo kontrowersyjne i zawierają błędne dyspozycje prawne. W związku z powyższym wnosimy o rozważenie poinformowania Komisji Europejskiej o wydłużeniu prac nad wdrożeniem dyrektywy oraz zorganizowania cyklicznych spotkań z podmiotami zajmującymi się problematyką badań technicznych pojazdów, aby opracować przepisy, których ostateczny kształt byłby prosty i czytelny dla wszystkich zainteresowanych stron. Naszym zdaniem jedynie dialog mający na celu konstruktywne rozwiązania może przyczynić się do wdrożenia systemu badań technicznych pojazdów na poziomie zgodnym z dyrektywą i sytuacją ekonomiczną podmiotów zajmujących się kontrolą techniczną pojazdów.

Zapewne tysiące diagnostów samochodowych podpisałoby się pod stwierdzeniem, iż przepisy dotyczące całego systemu badań technicznych pojazdów wymagają wprowadzenia zmian, które zapewnią nie tylko spójność z dyrektywą i wyższe opłaty za badania techniczne, ale również zostaną ustanowione dyspozycje prawne - z uwzględnieniem konstytucyjnych zasad proporcjonalności - w celu zróżnicowania odpowiedzialności diagnosty samochodowego ze względu na wagę przewinienia jakie mógłby popełnić podczas świadczenia pracy. Według naszej oceny dyspozycje prawne muszą być prawidłowo skonstruowane, aby zarówno właściciel stacji kontroli pojazdów jak i diagnosta samochodowy nie musiał się niczego domyślać. Niestety kolejne projekty takich regulacji nie zawierają. Obecnie istnieje bardzo wiele dyspozycji prawnych regulujących zasady przeprowadzania badań technicznych, które nie są precyzyjnie napisane, co zawsze będzie powodowało rozbieżności interpretacyjne. Ponadto w przeszłości nawet Ministerstwo właściwe ds. Transportu udzielało kontrowersyjnych wykładni przepisów dotyczących pracy diagnosty samochodowego. Przykładowo, w sytuacji kiedy diagnosta samochodowy przeprowadza pierwsze okresowe badanie techniczne samochodu osobowego w dniu 28.11.2016 r. (zakładając, iż samochód będący przedmiotem badania został zakupiony w Polskim salonie jako pojazd nowy i zarejestrowany został dnia 30.11.2011 r.) wówczas w ocenie Resortu Infrastruktury i Budownictwa z dnia 04.07.2017 r. diagnosta powinien wyznaczyć termin następnego badania technicznego jako dopełnienie do pięciu lat od daty pierwszej rejestracji pojazdu¹ (czyli na okres dwóch dni), co stoi w sprzeczności ze sprawozdaniem z konferencji zorganizowanej 23 marca 2012 r. w Urzędzie Miasta Krakowa w zakresie „Nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i diagnostami”², gdzie jednym z organizatorów był Transportowy Dozór Techniczny Oddział w Krakowie. W przytoczonym sprawozdaniu znajduje się wskazówka dla diagnostów, aby w takiej sytuacji wyznaczali termin kolejnego okresowego badania technicznego nie na dwa dni tylko na rok czasu. Jedno jest pewne – stanowiska się nawzajem wykluczają, a diagnosta, który wybierze „złą poradę” naraża się na cofnięcie uprawnień zawodowych na okres 5 lat.

Z dotychczas zgłoszonych uwag, nie tylko z Naszej strony, wynika, że środowisko zajmujące się kontrolą techniczną pojazdów oczekuje, aby przepisy prawne (ustawy i rozporządzenia) mające na celu wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE zostały napisane w sposób jak najbardziej czytelny i jednoznaczny. Uważamy, że implementacja do Polskiego systemu prawnego przytoczonej dyrektywy powinna ograniczyć się wyłącznie na spełnieniu przesłanek w niej zawartych w możliwie jak najprostszej formie, aby spełnić wymagania w niej określone. Konstruowanie nowych i nieznanych wcześniej przepisów (np. badanie techniczne poza stacjami kontroli pojazdów) naszym zdaniem jedynie wydłuża niepotrzebnie okres wdrożenia dyrektywy i naraża zarówno projekt ustawy – Prawo o ruchu drogowym jak i rozporządzenia wykonawcze na falę krytyki ze strony różnych podmiotów, w tym innych Ministerstw. Dodatkowo „ponad normatywna rewolucja” podniosła koszty nowelizacji przepisów.

Poniżej przedstawiamy jedynie cztery przykłady projektowanych przepisów, które są kontrowersyjne, a mierzyć się z nimi mają właściciele SKP i diagnosty samochodowi:

¹ <http://sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=55BCE8E2>

² <https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/90898/karta>

Przykład nr 1:

Jak wskazano w art. 81 ust. 16 projektu ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw „*Badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu przeprowadza się po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego.*”

Z przepisu tego wynika, że w przypadku braku przedstawienia dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego badania technicznego w ogóle nie można przeprowadzić, co stoi w sprzeczności z projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania – usterka określona w załączniku nr 1 o kodzie 6.5 wskazuje, iż w przypadku braku ważnego w dniu badania technicznego dokumentu stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego wynik badania technicznego należy określić jako negatywny. Tak więc dyspozycja prawna zawarta w ustawie zabrania przeprowadzenia badania technicznego, a rozporządzenie (akt prawny „niższej” rangi) zawiera regulę kolizyjną.

Przykład nr 2:

Przeprowadzenie badania technicznego w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów w sposób zaprezentowany w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania jest niemożliwe do wykonania. W załączniku nr 1 do rozporządzenia (Dział VI § 2 ust. 2) wskazano, że badanie skuteczności działania hamulców wykonuje się z użyciem opóźniomierza, zgodnie z metodyką opisaną w dziale II załącznika nr 1 – *miar opóźnienia hamowania*. Niemożliwym okazałoby się jednak dla diagnostów badanie techniczne przyczepy rolniczej w kontekście sprawności i skuteczności hamulców, ponieważ projekt rozporządzenia nie wskazuje jak należy przeprowadzić czynności kontrolne w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, aby badanie to nie było jedynie fikcją. Uwzględniając aspekty związane z przeprowadzaniem badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w obojętym gospodarstwach rolnych nie byłoby możliwe bez wielu urządzeń, które diagnosta musiałby ze sobą zabrać samochodem ciężarowym jak np.

- ✓ dymomierz,
- ✓ miernik poziomu dźwięku,
- ✓ przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu,
- ✓ przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa,
- ✓ urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami pojazdu w wersji mobilnej lub z wykorzystaniem urządzenia do podnoszenia osi,
- ✓ przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu wykonanego w wersji mobilnej,
- ✓ opóźniomierz,
- ✓ przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła,
- ✓ agregat prądowórczy.

Stwierdzić zatem należy, że transport niezbędnych urządzeń (ich rozładunek, montaż i ponowny załadunek oraz ponowny transport) byłby całkowicie nieopłacalny w porównaniu z opłatą jaką winien pobrać diagnosta samochodowy za przeprowadzenie badania technicznego ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej w obejściu rolnika. Koszty związane z takim badaniem technicznym byłyby wielokrotnie wyższe niż pobrana opłata od rolnika. Naszym zdaniem badanie techniczne nie byłoby po prostu przeprowadzane zgodnie z przepisami, do czego absolutnie nie należy dążyć. Naszym zdaniem, jak już wskazywaliśmy wielokrotnie, każda podstawowa stacja kontroli pojazdów spełniająca wymagania techniczne powinna mieć możliwość przeprowadzania wszystkich badań technicznych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony oraz badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, jak miało to miejsce przed 1 stycznia 2016 roku – decydująca wymogi określone w ustawie.

Przykład nr 3:

Na podstawie art. 86j ust. 11 pkt 4 projektu ustawy w ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy komórki nadzoru TDT mają prawo rejestrowania przeprowadzanej kontroli na nośnikach audiowizualnych. Taka konstrukcja przepisu oznacza umożliwienie Inspektorom TDT nagrywanie na nośnikach audiowizualnych (np. na smartfonie) jak diagnosta przeprowadza badanie techniczne, aby można byłoby z błahego powodu, gdy brak różnicowania odpowiedzialności zarzucić diagnoście samochodowemu, iż np. nie dostrzegł przebarwienia szyby przedniej pojazdu poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki i nie poinformował posiadacza pojazdu o rodzaju stwierdzonej usterki drobnej i konieczności jej usunięcia oraz że nie zamieścił stosownej adnotacji w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu czym naruszył § 8 ust. 1 pkt. 2 projektu rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

Przykład nr 4:

W samym rozporządzeniu w wielu miejscach występują sprzeczności np. w zakresie dodatkowych badań technicznych wskazuje się do stosowania wytyczne dotyczące oceny usterek dokonywanej podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia tj. okresowego badania technicznego. Bardziej konstruktywnym rozwiązaniem dla przeprowadzenia okresowego i dodatkowego badania technicznego byłoby zawarcie wszystkich wymagań dotyczących kontroli oraz wytycznych dotyczących oceny usterek w jednym załączniku i/lub zmianę dyspozycji prawnej w § 4 ust. 6 projektu rozporządzenia.

Przykładów przygotowanych w projektach dyspozycji prawnych obrazujących problem na wielu różnych płaszczyznach jest znacznie więcej.

Zastanawia np. brak od ponad 14 lat nowelizacji opłat za badania techniczne pojazdów, czy brak wprowadzenia możliwości wydawania zaświadczenia w formie elektronicznej (dyrektywa przewiduje taką możliwość). Ujmując w skrócie po ogłoszeniu na RCL nowelizacji projektów należałoby ponownie dokonać analizy, osobno omówić i zastanowić się co tak naprawdę z kolejnej nowelizacji przepisów wynika.

Ze swojej strony gwarantujemy czynny udział w pracach nad bieżącymi i przyszłymi przepisami regulującymi zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Ponad 35 letnie doświadczenie związane z systemem badań technicznych pojazdów utwierdza nas w przekonaniu, że nie zawsze to co wprost wynika z przepisów było intencją prawodawcy. Przepis jest jednak przepisem i intencje nie są wówczas istotne – ważnym jest aby badania techniczne przeprowadzać zgodnie z obowiązującym systemem prawa.

Licząc na akceptację proponujemy organizowanie warsztatów legislacyjnych z naszym udziałem wraz z przedstawicielem firmy „SUNRISE” P.H.U. z Łodzi, także innych podmiotów oraz grup producentów programów na potrzeby stacji kontroli pojazdów, aby w przyszłości tworzyć normy prawne i akty wykonawcze zgodnie z zasadami poprawnej legislacji. Członkowie naszego Stowarzyszenia pochodzą z różnych grup związanych z branżą motoryzacyjną, są to między innymi właściciele stacji kontroli pojazdów, diagnostów samochodowych oraz rzeczoznawcy i biegli sądowi. Współpracujemy również z kancelariami prawnymi zajmującymi się zagadnieniami prawnymi dotyczącymi badań technicznych pojazdów. Ponadto nasze Stowarzyszenie jako jedyny podmiot w Polsce prowadzi działalność doradczą na rzecz stacji kontroli pojazdów i jednocześnie zrzesza diagnostów samochodowych. W ramach prowadzonej działalności pomagamy zarówno właścicielom SKP oraz wielu diagnostom samochodowym, którzy mają różne problemy wynikające z braku wykonanych niektórych czynności kontrolnych, zarówno w formie konsultacji podczas przeprowadzanych badań technicznych jak też pomagając diagnostom w przypadku kierowanych postępowań na drogi sądowe. Przykładowo, przy naszym współudziale w czerwcu 2018 r. została skierowana skarga do Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi (Sygn. akt: III SA/Łd 27/18), gdzie diagnosta otrzymał decyzję o cofnięciu uprawnień zawodowych na okres 5 lat tylko i wyłącznie z jednego powodu – pomimo faktu, iż pojazd stanowiący przedmiot badania technicznego był całkowicie sprawny technicznie i nie pochodził z kradzieży diagnosta nie wykrył błędu pracy urzędnika rejestrującego pojazd i określił wynik przeprowadzonego badania technicznego jako pozytywny. Jedyny błąd diagnosty wynikał z faktu omyłkowego odczytania jednego spośród siedemnastu znaków numeru VIN („6” zamiast „L”). Podobnych spraw jest znacznie więcej, gdzie diagnosta samochodowy za drobne uchybienia nie spowodujące zagrożenia dla zdrowia czy życia ludzkiego w wykonywaniu swojego zawodu naraża się na sankcję cofnięcia uprawnień. Postępowania wobec diagnostów samochodowych, którzy dopuścili się drobnych uchybień podczas świadczenia pracy, które w żadnym stopniu nie wpływały na bezpieczeństwo szeroko rozumianego ruchu drogowego i ochrony środowiska nigdy nie powinny kończyć się wszczynaniem postępowań w przedmiocie cofnięcia uprawnień zawodowych, jednakże brak odpowiednich dyspozycji prawnych umożliwia takie rozwiązanie. Naszym zdaniem nie można w ten sam sposób traktować diagnostów popełniających drobny błąd na równi z diagnostami, którzy np. nie widząc pojazdów wpisują pozytywny wynik badania technicznego i dokonują wpisów w dowodach rejestracyjnych przedłużając dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego.

W załączeniu przesyłamy do wykorzystania służbowego materiały szkoleniowo – edukacyjne w postaci 2 godzinnego filmu instruktażowego „Okresowe badanie techniczne krok po kroku”, aby przedstawić zakres czynności, które obligatoryjnie powinien wykonać diagnosta samochodowy.

Naszym zdaniem załączony film pozwoli ocenić, co należy brać pod uwagę przy ustalaniu cen za badanie techniczne. Ponadto istotnym parametrem odzwierciedlającym koszty ponoszone przez przedsiębiorców, a nigdy nie wymienianym w jakichkolwiek publikacjach jest płaca minimalna, która w okresie 14 lat podlegała ciągłym modyfikacjom zwiększając znacznie ich wydatki związane z zatrudnianiem diagnostów samochodowych na stacjach kontroli pojazdów. Obecnie różnica wynosi 1276 zł, a zapowiadana zmiana płacy minimalnej od 01.01.2019 r. zwiększy różnicę do 1426 zł. Zatrudnianie w 2019 roku dwóch pracowników to 2852 zł miesięcznie więcej kosztów niż w 2004 roku bez uwzględniania kosztów dodatkowych wynikających z prawa pracy. Gdy pomnożymy uzyskaną wartość przez 12 miesięcy to w skali tylko 2019 roku dodatkowe koszty względem 2004 roku wyniosą ponad 34224 zł. Ponadto od 2004 roku wzrosły koszty prowadzenia stacji kontroli pojazdów jak koszt energii elektrycznej, koszty ogrzewania budynku czy też koszt wynikający z podwyższenia podatku VAT z 22% do 23% itp.

W związku z powyższym apelujemy do Pana Premiera o zarządzenie podwyższenia opłat za badania techniczne pojazdów w skali uwzględniającej 14 letnią inflację, aby nie doprowadzić do masowego zamykania stacji kontroli pojazdów.

Niniejsze pismo opracowano przy współpracy z firmą „SUNRISE” P.H.U. z Łodzi

Z wyrazami szacunku



Prezes Zarządu
Oddziału SITK RP w Krośnie
Krzysztof Mikosz
mgr Krzysztof Mikosz