

Obecnie w Polsce obowiązkowe badania techniczne pojazdów wykonywane są w ok. 3,5 tysiąca stacji kontroli pojazdów (SKP) przez ok. 10 tys. diagnostów. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów i diagnostami sprawuje starosta, który może cofnąć diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzi, że przeprowadził on badania techniczne niezgodne z określonym zakresem i sposobem wykonywania lub wydał zaświadczenie albo dokonał wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu, niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami. O nadanie ponownego uprawnienia diagnosta może się ubiegać po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Z Raportu NIK z 2009 r. wynika wniosek o niewydolności obecnego systemu nadzoru nad obszarem badań technicznych. Tymczasem jakość i rzetelność wykonywanych przez SKP badań jest podstawowym elementem weryfikowania stanu technicznego zarejestrowanego pojazdu, wpływającego na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Codziennie na drogach ginie blisko 15 osób. Można postawić tezę, że przyczyną bądź współprzyczyną istotnej części wypadków jest zły stan techniczny naszych pojazdów.

Obowiązujące regulacje prawne mają na celu zagwarantowanie uczestnikom ruchu drogowego bezpieczeństwa poprzez dopuszczenie do ruchu tylko pojazdów spełniających przyjęte normy dotyczące stanu technicznego i bezpieczeństwa. Powinny zatem stwarzać taki system nadzoru i kontroli, który gwarantowałby skuteczną eliminację pojazdów niespełniających określonych standardów technicznych i powodujących tym samym zagrożenie w ruchu drogowym.

Raport Najwyższej Izby Kontroli z marca 2009 r. *Informacja o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego* ocenia stan wykonywania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz opisuje istniejące nierzetelności wykonywania badań technicznych i wady tego systemu. Na słabość systemu kontroli pojazdów wpływa przede wszystkim brak skutecznego systemu nadzoru starostów nad SKP, powodujący – cytując autorów raportu NIK – *pobłażliwe i łagodne orzekanie w postępowaniach administracyjnych o cofnięcie uprawnień do wykonywania zawodu diagnosty. [...] Bezkarność ta sprawiała, że działalność w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego w sposób szczególnie narażona była na powstawanie mechanizmów sprzyjających korupcji. Ustalono, że na terenie 42% skontrolowanych starostw funkcjonowały stacje, w których wobec zatrudnionego tam personelu prowadzone były postępowania karne.*

Wśród opisanych przez NIK nieprawidłowości częste jest funkcjonowanie podmiotów kontrolujących bez należytego wyposażenia, wykonywanie badań przez diagnostów z wyrokiem skazującym za przestępstwa, poświadczenia nieprawdy lub przyjmowania korzyści majątkowych za dopuszczenie do ruchu niesprawnych technicznie pojazdów. Proponowane przez PZPM modyfikacje nie burzą istniejącego porządku struktury funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, nie wymagają ponoszenia znaczących nakładów inwestycyjnych oraz zachowują wypracowany regionalny i krajowy system nadzoru nad badaniami. Bazując na dobrych, skutecznych wzorach sprawdzonych w innych państwach członkowskich UE, PZPM proponuje rozwiązania, które uporządkują wiele kwestii dotyczących badań, nadadzą

właściwą rangę i przywrócić zaufanie społeczne do tego sektora działalności gospodarczej, a także pozwolą dorównać standardom obowiązującym dziś w innych krajach Unii.

Podstawowym elementem uszczelnienia systemu badań technicznych pojazdów jest wzmocnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów przez rozdzielenie nadzoru nad SKP pomiędzy administrację samorządową i administrację rządową. W tym celu należy nadać podmiotowi państwowemu uprawnienia do przeprowadzania kontroli SKP w pełnym zakresie, w tym – w przypadkach ich negatywnego wyniku – wraz z wnioskowaniem do starostów o zamknięcie skontrolowanego podmiotu. Wzmocnieniem nadzoru byłoby również nałożenie na podmioty ubiegające się o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP obowiązku przedłożenia staroście Poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do zakresu badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców oraz informacji z Krajowego Rejestru Karnego na temat karalności zatrudnianych diagnostów.

Niezbędne jest również wprowadzenie kar pieniężnych dla przedsiębiorców prowadzących SKP oraz diagnostów w sytuacji naruszenia przepisów określających czynności związane z badaniem stanu technicznego pojazdu. Wskazane jest wprowadzenie obowiązku przedkładania przez diagnostę zaświadczenia o karalności oraz utrata tego uprawnienia w przypadku wyroku skazującego. Ponadto za konieczne uznać trzeba wprowadzenie obowiązku okresowego dokształcania diagnostów. Postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji powinien bowiem nakładać na diagnostów stałe wymogi kształcenia i podnoszenia kwalifikacji. Obecny stan prawny prowadzi do – niedopuszczalnej w świetle idei badań – konkurencji pomiędzy podmiotami działającymi w tym obszarze, gdy o wyborze stacji nie decyduje jej profesjonalizm, ale „łagodność” w ocenie zdadności pojazdu do ruchu.

Dzisiejszy system umożliwia klientom „testowanie” pojazdu w zakresie jego stanu technicznego w kilku stacjach. Miejscem, gdzie klient powinien sprawdzić stan techniczny pojazdu, jest podmiot świadczący usługi w zakresie naprawy pojazdów – np. w ramach przeglądu okresowego. Stacja kontroli pojazdów, której ustawodawca powierzył kompetencje państwowe, ma ostatecznie weryfikować zużycie eksploatacyjne pojazdu, wszelkie naprawy i dopuszczać do poruszania się po drodze. PZPM proponuje wprowadzenie obowiązku zatrzymania przez diagnostę dokumentu rejestracyjnego wraz z rozpoczęciem procesu badania pojazdu. W razie pozytywnego wyniku badania dokument byłby zwracany, natomiast w sytuacji stwierdzenia usterek diagnosta wydawałby zaświadczenie o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego w celu wykonania naprawy oraz powrotu na stację kontroli i zakończenia badania.

Dodatkowo zmiany wymaga obowiązujące Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach z dnia 18 września 2009 r. (Dz.U. Nr 155, poz. 1232). Niezbędna jest zmiana brzmienia § 5 (i załącznika 8) przez rozszerzenie zakresu wymaganych danych zamieszczanych w rejestrze, związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu, o dokumentowanie wyniku badania z każdego urządzenia stanowiącego wyposażenie kontrolno-pomiarowe stacji kontroli pojazdów, w postaci wydruków i/lub zapisów informatycznych.

Zapis o obowiązku sporządzenia protokołu z badania nada mu wiarygodność i ukróci tzw. turystykę przeglądową, ponieważ przegląd w każdej ze stacji kontroli pojazdów zakończy się sporządzeniem protokołu, który wykaże prawidłowy albo nieprawidłowy stan techniczny pojazdu. Taki protokół spełni również funkcję potwierdzającą sam fakt wykonania badania, ponieważ pojawi się tylko wtedy, gdy badania rzeczywiście się odbyły. Poprzez taki zapis organy państwowe uzyskają skuteczny instrument do stałej kontroli rzetelności każdego badania w każdej stacji. W dłuższej perspektywie czasowej konieczne

jest podjęcie prac nad stworzeniem (być może na bazie Centralnej Ewidencji Pojazdów) systemu informatycznego gromadzenia w jednym miejscu wszystkich szczegółowych informacji o wynikach przeprowadzonych badań – danych na bieżąco wprowadzanych przez wszystkie włączone w system stacje.

Proponowane regulacje zbliżone są do modelu badań stosowanego obecnie we Włoszech, gdzie nowy model kontroli polega na połączeniu wszystkich urządzeń poprzez interfejs z centralnym komputerem w stacji i przesyłanie wyników badań jako jednego protokołu w formie oceny „Pozytywny / Negatywny”. Sporządzony w ten sposób protokół, wraz z nagłówkiem zawierającym dane identyfikacyjne pojazdu i posiadacza, wysyłany jest do komputera centralnego w Ministerstwie Infrastruktury w Rzymie.

Po zatwierdzeniu tego badania przez zainstalowany tam system, do drukarki w stacji wykonującej badanie wysyłany jest impuls, który powoduje wydruk banderoli z danymi identyfikacyjnymi tego badania. Banderola wklejana jest następnie do dowodu rejestracyjnego pojazdu w miejscu, gdzie w Polsce diagnosta przystawia swoją pieczęć. Przesyłany w formie kodowanego e-maila protokół będzie zawierał fotografię tablicy rejestracyjnej wraz fragmentem badanego pojazdu. Zdjęcie wykona kamera internetowa, ustawiona przy wjeździe na stanowisko pomiarowe, co potwierdzi, że pojazd rzeczywiście zgłosił się na badania.

Proponowane zmiany prawne pozwolą na zwiększenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz wpłyną na rzetelność i obiektywizm wykonywanych badań technicznych. Wzmocnienie nadzoru (dodatkowy organ o uprawnieniach kontrolnych), zaostrezenie odpowiedzialności za nieprawidłowość wykonywanych badań, dokumentowanie i archiwizowanie procesu przez odpowiednie użycie sprzętu badawczego przełożą się na stan techniczny poruszających się po polskich drogach pojazdów.

Fundamentalną korzyścią dla społeczeństwa z wprowadzenia tych zmian jest poprawa bezpieczeństwa drogowego dzięki niedopuszczeniu do ruchu pojazdów zagrażających zdrowiu i życiu. Rzetelność badań pozwoli również wyeliminować z ruchu pojazdy wyeksploatowane, zagrażające środowisku.

Proponowane rozwiązania wymagają zmiany Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, poprzez:

- dodanie w art. 83a ust. 5a w brzmieniu: Do wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przedsiębiorca dołącza również poświadczenie, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt. 5, oraz zaświadczenie o niekaralności zatrudnionych w stacji kontroli pojazdów diagnostów.
- przeredagowanie rozdziału 3 Ustawy w celu wprowadzenia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu posiadającego samodzielne (obok starosty) uprawnienia kontrolne. W szczególności zmiany wymaga art. 83b, w którym konieczne jest wprowadzenie sankcji wobec stwierdzonych nieprawidłowości (kary finansowe, a następnie wykreślenie z rejestru).
- uzupełnienie rozdziału 3 o zapis mówiący o zakresie czynności kontrolnych w stosunku do wyposażenia technicznego stacji, także przy wydawaniu poświadczenia przez Transportowy Dozór Techniczny. Czynności związane z nadzorem należy rozszerzyć o obowiązek przedstawienia aktualnych, nie starszych niż 12 miesięcy deklaracji zgodności, protokołów i świadectw z przeglądu technicznego wyposażenia stacji. Wprowadzenie tej zmiany uniemożliwi posługiwanie się przy badaniu sprzętem, który utracił znamiona urządzenia pomiarowego.
- rozszerzenie zawartego w art. 84 ust.3 katalogu przypadków, w których starosta cofa uprawnienia

diagnostom, o przypadek wyroku sądowego, uznającego diagnostów winnych popełnienia przestępstwa przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów.

- wprowadzenie w art. 84 zapisu o obowiązku odbywania przez diagnostę co trzy lata kursu doskonalenia zawodowego, zakończonego egzaminem sprawdzającym wiedzę według wzoru opracowanego przez Transportowy Dozór Techniczny.

Źródło: www.pzpm.org.pl