

Zmiana systemu sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i nad diagnostami nie spowoduje wyeliminowania z ruchu niesprawnych pojazdów. Ich duża liczba jest bowiem spowodowana zupełnie innymi przyczynami.

W minionym tygodniu Najwyższa Izba Kontroli opublikowała informację o wynikach kontroli dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. Wbrew tytułowi kontrola nie objęła całokształtu zagadnień z tym związanych, lecz skupiła się na problematyce sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami. Działalność starostów w tym zakresie została oceniona negatywnie, czemu zresztą trudno jest się dziwić. Wbrew pierwszemu wrażeniu jakie można odnieść kontrola nie była przeprowadzona na reprezentatywnej próbie powiatów, tylko na próbie celowanej. Zostały do niej wybrane te powiaty, w których – na podstawie zebranych informacji – można było spodziewać się problemów. I problemy faktycznie zaistniały. Oczywiście lepiej, by ich nie było i by nie musiały zostać stwierdzone. Jednak nie mogą one służyć do wyciągania wniosków odnośnie sytuacji w całym kraju. Wnioski te zresztą mają marginalne znaczenie dla całokształtu problemu. Nawet gdyby w ramach istniejącego prawa wszystkie obowiązki nadzorcze jak kraj długi i szeroki były wzorowo wykonywane, to liczba niesprawnych technicznie pojazdów poruszających się po drogach zmalałaby w niewielkim stopniu. Istnieją bowiem zbyt silne bodźce działające w przeciwną stronę.

Przede wszystkim prowadzenie stacji kontroli pojazdów jest w polskim systemie prawnym traktowane jako działalność gospodarcza – co prawda regulowana, ale jednak polegająca co do zasady na mechanizmach rynkowych, w tym i konkurencji. Czym jednak mogą między sobą konkurować poszczególne stacje kontroli? Procedura badania technicznego jest ściśle określona prawem; stawka opłaty jest też ustalana prawem i jest identyczna w całym kraju; dodatkowych usług stacje kontroli pojazdów co do zasady prowadzić nie mogą. Czym zatem mogą przyciągać klientów do siebie poszczególni przedsiębiorcy? Liberalnym podejściem do stwierdzonych w toku badania nieprawidłowości. Oczywiście, że jest to niezgodne z prawem. Tyle że mając wybór między zamknięciem firmy przy zachowaniu wszystkich przepisów, a funkcjonowaniem z przymrużeniem oka na niektóre rzeczy – wielu przedsiębiorców wybierze to drugie rozwiązanie. Zwłaszcza, że tego oczekują ich klienci – właściciele pojazdów.

Ci bowiem przegląd techniczny samochodu traktują jako swoiste administracyjne przedłużenie ważności dowodu rejestracyjnego pojazdu, a nie czynność, która ma w pierwszym rzędzie zapewnić im bezpieczeństwo na drodze. Trudno się zresztą takiemu spojrzeniu dziwić skoro roczny raport o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2015 r. wskazał, że zaledwie... 0,12% wypadków samochodowych spowodowanych było niesprawnością techniczną pojazdu. Dla porównania odsetek ten w Niemczech sięga 7%. Oznacza to, że albo mamy najlepszy stan samochodów w całej Europie, albo też statystyki są niedokładne. Nietrudno stwierdzić, że mamy do czynienia z tą drugą sytuacją, gdyż potwierdzają to bardziej szczegółowe dane. Na owe 0,12% niesprawnych technicznie pojazdów składały się przede wszystkim braki w oświetleniu (53,8% przypadków) oraz w ogumieniu (18,5%) – a więc takie usterki, które są praktycznie natychmiast widoczne. W przypadkach, w których policja, czy prokuratura musiałyby angażować biegłych, badać powypadkowy pojazd, ponosić związane z tym koszty, wydłużać postępowanie – łatwiej jest zrzucić winę na uniwersalne „niedostosowanie prędkości do warunków jazdy”. Skoro właściciel wiedział, że pojazd jest praktycznie pozbawiony układu hamulcowego to, skoro rozwinął prędkość większą niż 10 km/h, niewątpliwie niedostosował jej do warunków jazdy...

Efekty uboczne wadliwej statystyki są oczywiste. Społeczna świadomość konsekwencji poruszania się niesprawnym technicznie pojazdem jest bardzo mała. Ryzyko też jest niewielkie – a byłoby

"Złomy" pozostaną na naszych drogach

Kategoria: Felietony

Opublikowano: niedziela, 09, kwiecień 2017 20:31

Grzegorz P. Kubalski

Odsłony: 2119

zdecydowanie większe, gdyby np. właściciele niesprawnych technicznie pojazdów powszechnie ponosili zwiększoną odpowiedzialność odszkodowawczą w przypadku spowodowania wypadku z przyczyny stanu technicznego pojazdu. Albo w wersji minimum – byli surowo karani za niepoddanie pojazdu badaniu technicznemu. Bo przecież pojazdy, które przeszły badanie dzięki łaskawości diagnosty to wierzchołek góry lodowej; duża liczba pojazdów, zwłaszcza tych poruszających się wyłącznie lokalnymi drogami, badaniom nie jest poddawana. Prawdopodobieństwo ich wyłapania przez organy ochrony prawa jest bowiem bardzo małe. Sytuację być może zmieni CEPiK 2.0 – gdy już zostanie wprowadzony. Wydaje się jednak, że jeszcze bardziej skuteczne byłoby wprowadzenie – na wzór niemiecki – obowiązkowych naklejek potwierdzających poddanie pojazdu badaniu technicznemu.

Bez chociażby takich zmian legislacyjnych koncentrowanie się na jakości nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów ma walor jedynie poznawczy. Bo sytuacji w zauważalny sposób na pewno nie poprawi.