

Jak zapewnić bezstronność i obiektywizm diagnosty?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: poniedziałek, 17, sierpień 2015 00:00

Bernadeta Skóbel

Odłony: 1606

Zgodnie z art. 13 ust. 4 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE prowadząc badanie zdatności do ruchu drogowego, diagnosty muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności. Pytanie jak zapewnić spełnienie tego warunku, jeżeli diagnostów zatrudniają przedsiębiorcy, dla których liczy się przede wszystkim zysk, a ten gwarantują zadowoleni klienci.

Od kiedy zaczną obowiązywać nowe przepisy?

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju pracuje nad wdrożeniem dyrektywy do polskiego porządku prawnego. Został już opracowany wstępny projekt założeń nowelizacji Prawa o ruchu drogowym. O projekcie pisaliśmy już tutaj: <http://wartowiedziec.org/index.php/transport/prawo-i-zarzadzanie/26005>. Polska winna przyjąć nowe przepisy najpóźniej do 20 maja 2017 r. z mocą obowiązującą najpóźniej od 20 maja 2018 r.

Klient nasz Pan

Klient uzyskując negatywny wynik badania technicznego w danej stacji kontroli pojazdów raczej do niej więcej nie wróci. Prowadzący stacje doskonale o tym wiedzą, to natomiast może prowadzić do bezpośrednich lub pośrednich nacisków na diagnostów, by do wykonywania swoich obowiązków podchodzili „elastycznie”. Ewentualne konsekwencje i tak z reguły poniesieni diagnosta a nie podmiot prowadzący stację. We wstępnym projekcie założeń do nowelizacji temat zależności diagnosty od przedsiębiorcy prowadzącego stację został w zasadzie pominięty. Skupiono się głównie na zmianie zasad kontroli i nadzoru nad stacjami, co będzie przedmiotem odrębnego artykułu.

Kontrowersyjny pomysł

Wśród uwag zgłaszanych przez powiaty do Związku Powiatów Polskich pojawił się pomysł rozwiązania wskazanego problemu, a mianowicie, żeby diagnostów zatrudniał niezależny od przedsiębiorców podmiot – starosta albo oddział Transportowego Dozoru Technicznego. Środki na ich wynagrodzenie miałyby pochodzić z części opłat za badanie techniczne pojazdu, które byłyby przekazywane przez przedsiębiorców prowadzących stację do jednostki zatrudniającej diagnostów. Stacje niejako podnajmowałyby pracowników zatrudnionych przez niezależny podmiot. Wprowadzenie takiego rozwiązania z pewnością wymagałoby szerokiej dyskusji pomiędzy zainteresowanymi samorządami, przedsiębiorcami i środowiskiem diagnostów. Pomysł jest kontrowersyjny ale nietrudno wskazać jego zalety:

- oczywisty brak zależności ekonomicznej pomiędzy diagnostą i przedsiębiorcą,
- zwiększenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów – diagnosty nie mieliby żadnego interesu w tym, żeby ukrywać nieprawidłowości występujące u przedsiębiorcy;
- brak odpowiedzialności prowadzących stacje za pracę merytoryczną diagnostów, przy zachowaniu odpowiedzialności za zapewnienie odpowiedniej bazy lokalowej i wyposażenia.