

Ministerstwo Infrastruktury skierowało do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48), datowany na 30 sierpnia 2021 roku. Kolejna wersja projektu stanowi część kolejnej próby przeprowadzenia reformy nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Przedłożona propozycja noweli będzie przedmiotem prac Zespołu ds. Infrastruktury KWRiST na posiedzeniu zaplanowanym na 23 września.

Założenia

Projektodawcy wskazali najważniejsze założenia przyświecające dokumentowi:

1. Stworzenie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, poprzez rozdzielenie kompetencji nadzorczych na dwa organy: organu nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz organu nadzoru sprawującego nadzór na samymi diagnostami.
2. Pozostawienie starosty organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz wyznaczenie starosty jako nadzorującego przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, przekazanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzoru nad diagnostami.
3. Wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organy nadzoru na system badań technicznych pojazdów i stacji kontroli pojazdów, umożliwiające szybkie reagowanie na ujawniane nieprawidłowości, a także wykonywanie działań prewencyjnych.
4. Stworzenie nowego systemu szkolenia dla diagnostów – zasadnym jest skoordynowanie krajowego systemu szkoleń przez stworzenie szczegółowych wymagań dla ośrodków szkolenia (infrastruktura i wykładowcy) oraz nadzoru nad nimi, jak również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych, jak również cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań pojazdów (warsztaty doskonalenia zawodowego).
5. Wyznaczenie Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego jako odpowiedzialnego za egzaminowanie kandydatów na diagnostów i diagnostów.
6. Wyznaczenie Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektora TDT do przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.
7. Wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów, z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Oczekiwane efekty

Autorzy projektu przedstawili też cele i efekty stawiane przed projektem:

- a. podział systemu nadzoru na nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz nadzór nad diagnostami przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów wpłynie na wyższą jakość wykonywanych badań technicznych, wiążącą się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co będzie skutkowało podniesieniem poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,

- b. podwyższenie jakości pracy diagnostów, poziomu ich kwalifikacji i kompetencji oraz poprawa rzetelności wykonywanych przez nich badań technicznych dzięki wprowadzeniu obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów,
- c. poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i pozytywny wpływ na ochronę środowiska przez „uszczelnienie” systemu badań technicznych,
- d. podniesienie poziomu bezpieczeństwa obrotu pojazdami na rynku wtórnym,
- e. pozytywny wpływ pośrednio na poprawę stanu środowiska przez zmniejszenie średniego poziomu emisji spalin w wyniku wykrywania i eliminowania z użytkowania pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji spalin oraz nieuszczelności powodujących wycieki toksycznych płynów eksploatacyjnych, jak również powodujących nadmierny hałas,
- f. podwyższenie wiarygodności badań przez wprowadzenie obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania.

Tym razem bardzo krótki komentarz: choć pogoda na to nie wskazuje, to szykuje się gorący wrzesień.