

Badania techniczne pojazdów w Polsce + dyskusja w czasie XIII Kongresu Motoryzacyjnego

Podczas XIII Kongresu Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego organizowanego przez Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM) odbyła się debata panelowa z udziałem zaproszonych gości, prelegentów i uczestników kongresu. Moderowana była przez Prezesa Zarządu STM dr inż. Rafała Sosnowskiego. W dyskusji wzięli udział m.in:

- Massimo Brunamonti – członek zarządu europejskiego Stowarzyszenia EGEA,
- Jakub Faryś – prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
- Waldemar Witek – prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych,
- dr inż. Jan Filipczyk – prodziekan Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej, biegły sądowy,
- dr inż. Ryszard Mańczak – Politechnika Poznańska
- dr inż. Sławomir Olszowski – Biuro Ekspertyz Technicznych i Szkoleń BETiS
- Piotr Barczuk – prezes AUTOTEST Polska – sieć stacji kontroli pojazdów ,
- Mariusz Nowicki – Laboratorium akredytowane HAIK .

Na wstępie moderator R. Sosnowski wyświetlił notatkę prasową, która ukazała się kilka miesięcy temu w jednej z angielskich gazet. Była w niej mowa o tym, że w Wielkiej Brytanii przeprowadzono w ubiegłym roku 19 404 424 badań technicznych pojazdów. W 5 362 365 pojazdach, czyli w 27,6% pojazdów, stwierdzono różne usterki. Natomiast w Polsce wg statystyk opracowanych przez Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej na próbie kilkuset SKP w I półroczu 2017 r. wykryto usterki w 4,83% pojazdów, które poddano badaniom technicznym, a w I półroczu 2018 r. usterki znaleziono w 9,56% pojazdów. Ilość badań zakończonych wynikiem negatywnym wynosiła odpowiednio w 2017 r. – 0,69% ; w 2018 r. – 1,85%. W związku z tym R. Sosnowski zapytał panelistów o to, co należy zmienić, aby wykrywalność usterek w pojazdach, w trakcie badań technicznych w Polsce była jeszcze lepsza i aby tę tendencję wzrostową utrzymać, a najlepiej przyspieszyć?

Jako pierwszy spróbował odpowiedzieć na to pytanie Mariusz Nowicki, stwierdzając, że jednym z powodów takiego stanu jest niska jakość badań, którą dopuszcza obowiązujące prawo. Diagnostom brakuje wiarygodnych narzędzi do wykrywania usterek, a nawet gdy wykryją usterkę, nie mogą użyć wyników badań do wydania negatywnej opinii na temat stanu technicznego. Urządzenia niepodlegające okresowym kontrolom i kalibracji nie mogą być podstawą wyniku negatywnego podobnie jak w przypadku radarów na drodze. Dobrym krokiem, wg M. Nowickiego, jest wprowadzenie obowiązkowej kalibracji urządzeń na SKP według zasad zawartych w zapisie, który obecnie znajduje się w procesowanym projekcie rozporządzenia dotyczącego wymogów wobec SKP.

Następnie głos w tym temacie zabrał rzeczoznawca Sławomir Olszowski, który poinformował zebranych, że na tegorocznym Kongresie Motoryzacyjnym w Radomiu, postulowano żeby np. policja mogła na podstawie zdjęcia spalin (gdy kolor spalin jest niebieski lub czarny) zabrać dowód rejestracyjny pojazdu i skierować pojazd na badania do SKP. Byłaby to drobna zmiana, która jednak przyniosłaby duże efekty zarówno dla poprawy czystości powietrza, jak i ekonomiczne dla państwa. Przy tym, zdaniem S. Olszowskiego, powinno się zaostrzyć kontrole spalin na SKP.

Waldemar Witek zwrócił uwagę na sytuację diagnosty, która jest bardzo trudna. „Obecnie w ramach badań technicznych (BT) mamy trzy zainteresowane strony: biznesmena

(inwestora) – właściciela stacji, pracownika – diagnostę oraz właściciela samochodu. Właściciel stacji chce zwrotu zainwestowanych środków. Ten zysk ma wypracować diagnosta, co osiągnie, gdy będzie do dowodów rejestracyjnych wbił pieczętki i dopuszczał pojazdy do ruchu. Właściciel pojazdu też chce tylko otrzymać pieczętkę w dowodzie rejestracyjnym i przeważnie nie interesuje go stan techniczny. Są kierowcy, którzy na BT potrafią przyjechać bez sprawnych świateł, czyli że nie zadali sobie trudu, żeby obejrzeć pojazd przed badaniem technicznym, co świadczy o ich niskiej świadomości społecznej. Wszyscy zainteresowani cedują odpowiedzialność za stan techniczny pojazdu na diagnostę. Jest to bardzo niekomfortowa sytuacja. Dlatego dobrzy diagnosty, tzn. tacy, którzy podchodzą do pracy sumiennie i wykrywają usterki w badanych pojazdach są zwalniani, bo odstrasza potencjalnych klientów, a co za tym idzie, nie przynoszą zysku.

W. Witek w odniesieniu do stanu przyszłego i wprowadzanej od czterech lat do prawa polskiego dyrektywy 2014/45 stwierdził, że nie wprowadzono gradacji kar, nie dano żadnych nowych narzędzi dla diagnosty, nie wprowadzono żadnych środków skutkujących podniesieniem świadomości użytkowników pojazdów i ich odpowiedzialności za stan techniczny pojazdu, natomiast wprowadzono zapisy, które w jego opinii prowadzą jedynie do zwiększonej odpowiedzialności diagnostów.

Dr Jan Filipczyk zauważył, że diagnosty powinni otrzymać nową metodologię badań – nowy zestaw czynności. W obecnym zakresie jest ich za dużo, a część jest w ogóle niepotrzebna. Poza tym brak obowiązkowej kalibracji urządzeń powoduje, że diagnosty nie mają w praktyce wiarygodnych narzędzi do badań pojazdów. Dr Filipczyk zgadza się przy tym z opinią, że diagnosty pracują w skrajnie niekomfortowych warunkach, bo z jednej strony są traktowani jako pracownicy fizyczni, a gdy coś pójdzie nie tak, jako urzędnicy państwowi, którzy nie dopełnili obowiązków.

Następnie zabrał głos Massimo Brunamonti, który przedstawił w skrócie organizację badań technicznych we Włoszech po implementacji dyrektywy unijnej nr 2014/45. Zwrócił uwagę, że wyniki badań z urządzeń kontrolnych są przechowywane na komputerze stacji diagnostycznej w formie zakodowanej. Poza tym pod koniec badania pojazdu są one przesyłane wraz z danymi pojazdu na serwer Ministerstwa Transportu. Ponadto diagnosta ma konkretną procedurę kontrolną, którą musi wykonać w czasie BT i z której jest rozliczany. Na serwerze Ministerstwa Transportu są rejestrowane wszystkie kalibracje urządzeń pomiarowych zamontowanych na stacji. Dzięki centralnemu systemowi, każdy etap funkcjonowania stacji kontroli pojazdów jest nadzorowany w sposób permamentny i jednocześnie nieuciążliwy. Podkreślił, że nadzór Ministerstwa Transportu ma charakter prewencyjny i nie jest skierowany na karanie. M. Brunamonti zauważył, że poza Włochami dyrektywę nr 45 uruchomiły także: Francja, Holandia, Belgia, a niedługo zrobi to też Wielka Brytania (pomimo wyjścia z UE) i inne kraje UE.

Jakub Faryś zauważył, że gdyby było prawdą, że przedsiębiorcy są zainteresowani wyłącznie zarabianiem, to żaden system tego nie zmieni. Jednak on uważa, że ta teza nie jest prawdziwa, bo zdecydowana większość przedsiębiorców, jego zdaniem, nie tylko chce zarabiać pieniądze, ale także rzetelnie i uczciwie wykonywać pracę, która jest obowiązkiem zatrudnionych diagnostów. Tym bardziej, że podobne systemy działają skutecznie w innych krajach europejskich. Odrębny problem to brak szybkich zmian legislacyjnych, który to fakt jest trudny do zaakceptowania. Jako klienci, powinniśmy sobie wszyscy zdawać sprawę, że przyjeżdżając na stację kontroli, z naciskiem na słowo „kontrolni” nie powinniśmy oczekiwać tylko pieczętki w dowodzie, a rzetelnego sprawdzenia stanu pojazdu. Bo w przeciwnym wypadku będziemy wszyscy żyli w jednej wielkiej fikcji. J. Faryś zwrócił także uwagę, że jeżeli w krajach zdecydowanie bogatszych od Polski, jak w Niemczech czy Wielkiej Brytanii, diagnosty wykrywają parokrotnie więcej usterek w badanych pojazdach, tzn. że nasz system BT jest do poprawy, a my wszyscy musimy zdawać sobie z tego sprawę.

Następnie głos zabrał dr Ryszard Mańczak, który zaproponował rozważenie pomysłu, żeby kalibracja urządzeń pozostających na wyposażeniu SKP, była uzależniona od ilości przeprowadzonych badań, tak jak jest w laboratoriach akredytowanych, oraz od czasookresu. Zgodził się całkowicie, że rola diagnosty jest obecnie bardzo trudna. Potwierdził przy tym, że kierowcy nie zdają sobie w większości sprawy z wpływu stanu technicznego pojazdu na bezwypadkową jazdę. Zdaniem R. Mańczaka powinno przykładać się większą rolę do szkoleń dla diagnostów. Zapowiadane sankcje względem diagnostów powinny w pierwszej kolejności zapewnić diagnostom poczucie wsparcia i możliwość poprawienia popełnionej omyłki, natomiast ich represyjny charakter powinien być stosowany w końcowej fazie działań związanych z korygowaniem pracy diagnostów.

Piotr Barczuk stwierdził, że prowadzenie SKP to biznes jak każdy inny, ale z tego powodu nie można wyciągać złych wniosków. Stworzono system, w którym BT wszyscy traktują jako zło konieczne, bo u wszystkich brakuje świadomości znaczenia tych badań. Wprowadzony CEPIK 2.0 nie jest w pełni wykorzystany, a mógłby w prosty sposób zdecydowanie zmienić sytuację.

Rafał Sosnowski podsumował tę część dyskusji. Zauważył, że paneliści namalowali bardzo czarny obraz BT w Polsce. Jednak widać wyraźnie, że z perspektywy ostatnich 4 lat od czasu pracy Grupy Roboczej przy TDT sytuacja poprawia się, że system powoli, ale ciągle jest doskonały. W tym momencie głos zabrał W. Witek, który zauważył, że grupa robocza, zrzeszająca przedstawicieli różnych organizacji, wypracowała 22 tezy w związku z dyrektywą nr 45. Zostały z tego wprowadzone trzy, parę następnych jest w projekcie nowej ustawy. Jednak pozostałe planowane przez MI regulacje zmierzają do większego karania i to bez żadnej gradacji kar dla diagnostów, jak choćby przepis o cofnięciu uprawnień diagnosty na okres 3 lat.

W tym momencie z sali zabrał głos Tadeusz Chodorowski – SITK Oddział Zagłębia Miedziowego w Legnicy. Zauważył, że nikt z panelistów nie powiedział, co zrobić, żeby kierowcy chcieli przyjechać na BT. Jest na to jedna odpowiedź – zdecydowanie poprawić jakość badań, co zmieni świadomość kierowców i polskiego społeczeństwa.

Rafał Sosnowski zauważył, że w czasie przerwy między sesjami padła propozycja, aby ponownie powstała reprezentacja różnych organizacji związanych z BT i przedstawiła Ministerstwu Infrastruktury ich wypracowaną propozycję zmian w zakresie badań technicznych pojazdów. Byłby to doskonały przykład, jak należy tworzyć prawo. Jednocześnie zadeklarował, że Zarząd Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej spróbuje, w porozumieniu z ministerstwem, stworzyć taką grupę pod roboczą nazwą Forum Badań Technicznych Pojazdów.

Kontakt dla mediów:
dr inż. Rafał Sosnowski
Prezes Zarządu