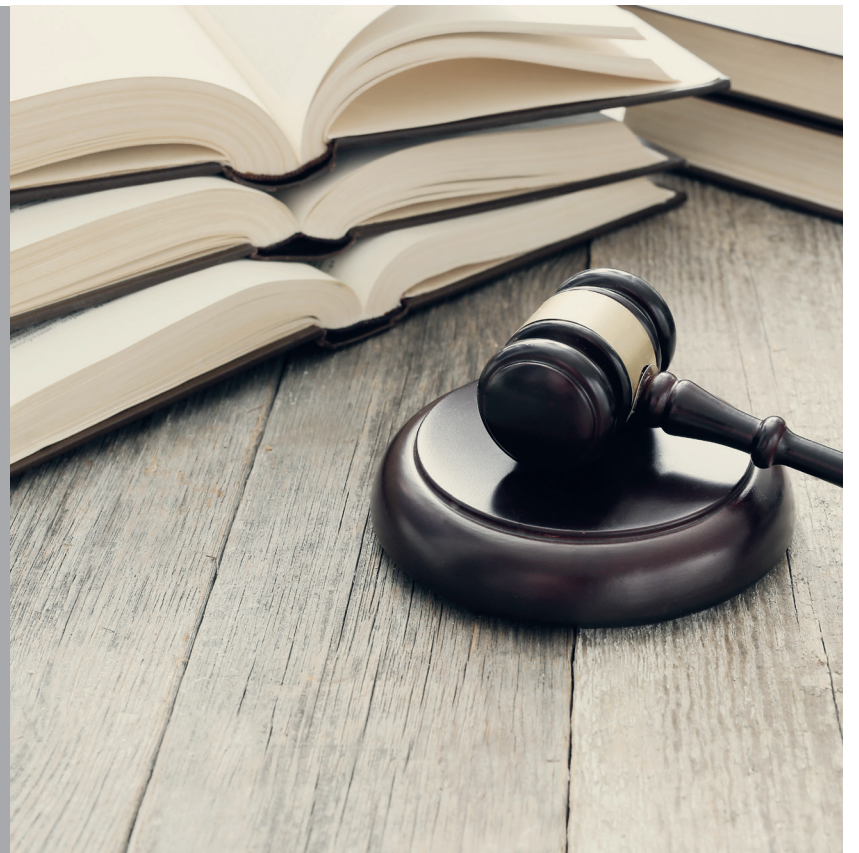




NEWS



W bieżącym artykule poruszamy temat projektu nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym (PRD), dotyczącego badań technicznych pojazdów. Zaczniemy od prześledzenia historii związanej z tym dokumentem.

3 kwietnia 2014 r. Unia Europejska opublikowała dyrektywę nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE. Zgodnie z jej art. 23 poszczególne państwa członkowskie przyjmują i publikują do 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Przepisy krajowe opracowane na podstawie dyrektywy powinny być stosowane od 20 maja 2018 r.

W Polsce prace nad projektem nowej ustawy rozpoczęły się jeszcze w 2014 r. To wówczas w wyniku oddolnej inicjatywy powstał zespół roboczy skupiający przedstawicieli różnych organizacji związanych z szeroko rozumianą motoryzacją, a zwłaszcza z badaniami technicznymi pojazdów. Warto przypomnieć, że efektem prac zespołu roboczego było sformułowanie tzw. 21 postulatów mających poprawić funkcjonowanie urzędowych stacji kontroli pojazdów i badań na nich prowadzonych. Ówczesna koalicja rządowa PO-PSL opracowała projekt nowej ustawy, ale przed wyborami do sejmiku w 2015 r. nie zaczęła jej procedować.

Nowa koalicja rządowa Zjednoczonej Prawicy rozpoczęła prace nad nowelizacją ustawy PRD, opierając się w dużej mierze na poprzednim projekcie. Warto zauważyć, że uwzględniono część z 21 postulatów społecznej grupy roboczej. Nie kontynuowano jednak tej formy konsultacji z przedsiębiorcami. Strona społeczna mogła liczyć jedynie na wypowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury podczas konferencji motoryzacyjnych. Były one jednak ogólnikowe i nie dały poglądu na kierunek planowanych w PRD zmian. Powodowało to narastające niezadowolenie środowiska przedsiębiorców i diagnostów. Źródłem szczegółowych informacji były publikowane w rządowym Centrum Legislacji kolejne projekty ustawy PRD. Istniała możliwość zgłaszania uwag, jednakże niezrealizowaną potrzebą środowiska motoryzacyjnego był udział w konsultacjach na etapie tworzenia koncepcji, a nie oceny gotowego projektu.

W ostatnich dwóch miesiącach 2018 r. prace nad implementacją Dyrektywy 2014/45/UE nabrały wyraźnego przyspieszenia. Najpierw na początku listopada rządowe Centrum Legislacji opublikowało szóstą już wersję projektu ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Następnie odbyły się konsultacje w Podkomisji ds. Małych i Średnich Przedsiębiorstw (GOR), Parlamentarnym Zespole

ds. Wspierania Przedsiębiorczości i Patriotyzmu Ekonomicznego oraz dwukrotnie w Komisji Infrastruktury. Ostatecznie w piątek 14 grudnia, na 74. posiedzeniu Sejmu RP, miało odbyć się trzecie czytanie projektu ustawy PRD oraz niektórych innych ustaw. Następnie projekt miał być poddany ostatecznemu głosowaniu. Przegłosowano 11 poprawek, jednak do głosowania nad całością aktu nie doszło. Prezes PiS, poseł Jarosław Kaczyński złożył wniosek o zdjęcie z porządku obrad tego projektu, stwierdzając m.in.: „Ponieważ ta ustawa, która była w tej chwili procedowana, budzi rzeczywistość wiele wątpliwości, wobec tego wnoszę o jej wycofanie z porządku dziennego”. Marszałek Marek Kuchciński – w oparciu o opinię Konwentu Seniorów – zdecydował o skreśleniu projektu z porządku głosowań.

W 2019 r. nie było słyhać żadnych głosów w temacie nowej ustawy. Jedynie niektórzy posłowie występowali z inicjatywami dotyczącymi pojedynczych kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Dopiero w 2020 r. prace nad PRD zostały wznowione. Podobnie jak poprzednio, nie kontaktowano się z przedsiębiorcami i diagnostami, ograniczając się do formalnego przesłania projektu ustawy do konsultacji społecznych. W porównaniu do sytuacji z 2018 r. istotną zmianą było przedstawienie jedynie projektu nowelizacji ustawy PRD bez pakietu rozporządzeń wykonawczych. Ograniczyło to zakres zgłoszonych uwag, gdyż poprzednio propozycje środowiska dotyczyły przede wszystkim szczegółowych rozwiązań technicznych. Warto przypomnieć, że w Polsce badania techniczne zapoczątkowano już w latach 60. ubiegłego wieku, a od lat 90. wiele polskich przedsiębiorstw inwestowało w stacje kontroli pojazdów na najwyższym europejskim poziomie. Podobnie rozwija się polskie zaplecze produkcyjne i naukowe w obszarze diagnostyki pojazdów. Ten rozwój nie byłby możliwy bez dużej wiedzy i doświadczenia praktycznego. Niestety, MI nie zdecydowało się sięgnąć głębiej do tych zasobów, przedstawiając projekt, który wydaje się nie uwzględniać szerszego aspektu gospodarczego.

Ustawa PRD dotyczy wielu obywateli naszego kraju. Już kilka lat temu przedstawiciele różnych organizacji motoryzacyjnych, reprezentujący często przeciwstawne interesy, wypracowali kompromis w wielu obszarach. Obecnie forum wymiany opinii jest zespół tematyczny w Radzie Przedsiębiorców przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsię-

biorstw. Z analizy uwag zgłoszonych w procesie konsultacji społecznych projektu ustawy PRD wynika, że opinie branży brane są częściowo pod uwagę, jednak brak możliwości dyskusji z przedstawicielami MI pozostawia głębokie poczucie niedosytu.

W związku z tym STM inicjuje rozpoczęcie dyskusji na temat PRD. Proponujemy różnym organizacjom zainteresowanym tym tematem, a także przedstawicielom rządu i agencji rządowych udostępnienie miejsca w naszej rubryce w miesięczniku „Nowoczesny Warsztat”. Poniżej publikujemy stanowisko STM-u przesłane 20 listopada 2020 r. do Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

W nawiązaniu do pisma z 19 października 2020 r. znak DTD 7.0210.1.2020, przedstawiamy stanowisko Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, skupiającego przedstawicieli branży techniki motoryzacyjnej, a w szczególności przedsiębiorców produkujących i serwisujących urządzenia będące wyposażeniem Stacji Kontroli Pojazdów. Pragniemy zaznaczyć, że skierowany do konsultacji projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został przedstawiony do konsultacji społecznych bez projektów aktów wykonawczych. Dopiero po zapoznaniu się i analizie przepisów wykonawczych możliwa jest pełna i wiarygodna ocena zaproponowanych przepisów, a nie tylko ocena kierunków zaproponowanych zmian.

Nasze stanowisko podzielone jest na dwie części – część ogólną i część szczegółową.

Uwagi ogólne

Warunki ekonomiczne prowadzenia przedsiębiorstw SKP w szerszym kontekście gospodarczym i polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projektodawca zakłada zerowy wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i sektor MSP (p. 7 OSR). Szczególnie obecnie należałoby skwapliwie wykorzystać każdą możliwość pobudzenia gospodarki. Implementacja Dyrektywy 2014/45/UE doskonale się do tego nadaje. W minionych latach implementację Dyrektywy 2014/45/UE wykorzystano skutecznie do pobudzenia sektora motoryzacyjnego nie tylko w dużych państwach UE, np. we Francji i Włoszech, ale również w Bośni i Hercegowinie, Serbii i Czarnogórze. Od pewnego czasu wskazują na to przedstawiciele zarządu EGEA (European Garage Equipment Association), którego STM jest członkiem od 10 lat.

W wyniku wprowadzonych zapisów można spodziewać się większej ilości negatywnych wyników badań (w UE jest to średnio 20-25%, w Polsce jest ich obecnie ok. 3%). Oznacza to nieznaczne zwiększenie przychodów stacji kontroli pojazdów (ok. 5 tysięcy stacji) o dodatkowe badania po usunięciu usterek, zwiększenie dochodów warsztatów samochodowych (ok. 25 tysięcy firm) z tytułu wykonanych napraw i producentów podzespołów z tytułu sprzedaży części zamiennych. W dalszej perspektywie korzyści odnieśliby producenci i sprzedawcy samochodów z tytułu zwiększenia sprzedaży nowych pojazdów.

Z drugiej strony projektodawca nie bierze w OSR pod uwagę wymienionych w załącznikach do implementowanej dyrektywy wymogów technicznych wobec urządzeń kontrolno-pomiarowych w SKP, które – jeśli zostaną wprowadzone – wymuszają modernizację tego wyposażenia. Podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów mają więc szansę na zwiększenie liczby badań, lecz będą zobowiązane ponieść koszt dostosowania wyposażenia do wymogów dyrektywy. Wobec tego brak uwzględnienia przez projektodawcę potrzeby racjonalizacji opłat za badania techniczne wpłynie de facto negatywnie na sektor MSP, pogarszając i tak trudne już warunki prowadzenia działalności. Relatywnie niewielki wzrost opłat byłby silnym impulsem rozwojowym dla około 30 tysięcy polskich firm sektora motoryzacyjnego.

Gdyby uwzględnić szerszy zakres powiązań gospodarczych, można postawić tezę, że podniesienie opłaty za badania techniczne o kwotę rządu 5 zł miesięcznie

od samochodu (cena około litra paliwa) jest po pierwsze niezauważalne, choćby w kontekście bieżącej inflacji, a poza tym – i co ważniejsze – nie jest zwiększeniem obciążeń, lecz przesunięciem środków z usuwania awarii na zapobieganie im, czyli na wcześniejsze wykrywanie niesprawności mogących skutkować kosztownymi awariami. Stanowiłoby jednocześnie dużą dźwignię finansową wpływającą na rozwój całego polskiego sektora motoryzacyjnego, nie powodując negatywnych skutków społecznych. I tak, można wskazywać na pozytywne aspekty relatywnie częstego i szczegółowego badania technicznego w czterech powiązanych ze sobą obszarach:

1. Profilaktyka kosztowa dla właścicieli pojazdów. Badanie techniczne pozwala np. wykryć nadmierne zużycie łożysk kół, sworzni zawieszenia, końcówek drążków, czego zlekceważenie może doprowadzić nawet do oddzielenia koła od pojazdu. Nadmierne zadyndamentowanie w silnikach ZS może świadczyć m.in. o nieprawidłowej pracy układu wtryskowego, co w krótkim czasie może doprowadzić do wypalenia denka tłoka i unieruchomienia silnika. Diagnostyka techniczna zna dziesiątki takich powiązań przyczynowo-skutkowych. Można niebicie dowiedzieć, że zaniechanie napraw wczesnych objawów usterek przezważnie kończy się znacznie kosztowniejszymi awariami. Wielu usterek we wczesnej fazie kierowcy nie są w stanie samodzielnie wykryć, a stacje kontroli pojazdów są doskonałym miejscem do przeprowadzania takiej diagnozy. Jeśli będą miały na to wystarczająco dużo czasu, a prewencyjny system nadzoru zapobiegnie powstaniu nieprawidłowości, zrobią to najlepiej jak to możliwe. Trzeba jednocześnie podkreślić, że w Polsce urządzenia do badania hamulców czy luzów w zawieszaniu są rzadkością w warsztatach samochodowych, a stanowią obowiązkowe wyposażenie każdej stacji kontroli.

2. Profilaktyka wypadków drogowych. Wiele usterek ma to do siebie, że zaniechanie ich usunięcia może przynieść katastrofalne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projektodawca zauważa w OSR, że dane polskiej policji są niemiernie niskie w zakresie liczby zdarzeń drogowych spowodowanych przez zły stan techniczny pojazdów. Należy tu przypomnieć chociażby badanie ankietowe wśród policjantów przeprowadzone przez NIK. Policjanci oceniają, że około 10% wypadków ma związek ze stanem technicznym uczestniczących w nich pojazdów.

3. Profilaktyka w zakresie ochrony środowiska naturalnego. Należy tu przywołać wpływ badań technicznych na ograniczenie nadmiernej emisji spalin i wycieków płynów eksploatacyjnych. Można dodać, że regularna ocena stanu technicznego opon zmniejszy częstotliwość występowania poważnych awarii ogumienia, czego skutki w postaci fragmentów rozerwanych opon i pasów bieżnika obserwujemy często na drogach.

4. Zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu. Oczywiście konsekwencją podjęcia działań zapisanych w projekcie będzie zwiększenie liczby pojazdów wycofywanych z ruchu i przeznaczonych do złomowania. Jeszcze kilka lat temu fakt taki zwiększyłby zakres wykluczenia komunikacyjnego w mniej zurbanizowanych obszarach, gdyż spodziewany wzrost popytu na usługi transportu zbiorowego byłby zbyt mały dla uruchomienia nowych linii. W wyniku uchwalenia tzw. ustawy pekaesowej, stwarzającej warunki do odtworzenia nierentownych połączeń autobusowych, ryzyko to ma szansę ulec w przyszłości zmniejszeniu.

Można spotkać się z argumentem, że gdyby podnieść teraz ceny BT, to powstanie kolejnych tysięcy stacji, więc najpierw należy wprowadzić nowe wymogi, a dopiero potem dyskutować o cenach. Gdyby porównać przyrosty liczby pojazdów i stacji kontroli przez ostatnich kilkanaście lat, okaże się, że liczba stacji rośnie proporcjonalnie do ilości pojazdów. Postulowana podwyżka w żadnym razie nie jest tak wysoka, aby prowadzenie stacji stało się nagłą inwestycją stricte biznesową, jak np. zakup mieszkania na wynajem czy jednostek funduszu inwestycyjnego. Występują tu wysokie bariery wejścia i konieczność prowadzenia przedsięwzięcia w dłuższej perspektywie czasowej. Potrzebny jest specyficzny know-how, na rynku pracy brakuje diagnostów, SKP trudno jest niskokosztowo przekształcić w inną działalność w razie niepowodzenia biznesu. Wobec tego sugerujemy dyskusję od razu całego pakietu rozporządzeń wykonawczych, gdyż jeśli najpierw będą wprowadzane obowiązki (i związane z nimi koszty), a dopiero jakiś czas później wyższe opłaty, to niewątpliwie spowoduje to znacznie więcej negatywnych reakcji środowiska wywołanych brakiem pozytywnych perspektyw ekonomicznych, niż wystąpiłoby w przypadku procedowania wszystkich rozporządzeń łącznie.

Reasumując, zwracamy się do Pana Ministra o podjęcie następujących działań:

1. Wprowadzenie do projektu postulatów w części szczegółowej zmian.

2. Przedstawienie do konsultacji społecznych kompletnego pakietu rozporządzeń wykonawczych.

3. Potraktowanie opłaty za badanie techniczne jako dźwigni ekonomicznej – skutecznego narzędzia pobudzenia rozwoju sektora motoryzacyjnego i ustalenie jej na poziomie zapewniającym możliwość rzetelnego spełniania wymogów państwa w zakresie dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego powierzonej przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów.

4. Utworzenie przy ministrze infrastruktury stałej społecznej rady interesariuszy, której zadaniem byłoby wypracowywanie optymalnych rozwiązań w zakresie wdrażania aktów prawnych dotyczących motoryzacji. Oprócz implementowanej dyrektywy można tu przywołać dyrektywę w sprawie F-gazów czy wprowadzenie resursu podnośników samochodowych, gdzie konsultacja z praktykami działalności gospodarczej przyniosłaby bardziej udane wdrożenie przepisów. Pierwszym zadaniem rady mogłoby być opracowanie harmonogramu wdrożenia wymogów technicznych dyrektywy, chociażby poprzez modernizację urządzeń kolejnymi rocznikami

produkcji, a nie wszystkich naraz pod koniec okresu przejściowego.

Uwagi szczegółowe

1. W art. 81 ust. 12b projektu ustawy należy w sposób jednoznaczny opisać sposób dokumentowania fotograficznego faktu wykonywania badania technicznego.

12b

Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przeciwstawnych przekątnych oraz wskazanie drogomierza – o ile pojazd posiada drogomierz. Dokumentacja fotograficzna w rozdzielczości umożliwiającej odczytanie numerów rejestracyjnych i drogomierza jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów lub serwerach zewnętrznych przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

Zaproponowana zmiana precyzuje sposób wykonania zdjęć, ich jakość oraz uściśla zapis wykonywania zdjęć drogomierza, uwzględniając, że niektóre pojazdy nie posiadają na wyposażeniu drogomierza.

Ze względu na ilość wykonywanych zdjęć, niezbędną rozdzielczość oraz wymagane bezpieczeństwo przechowywania, sugerujemy umożliwienie przechowywania ich na serwerach zewnętrznych (np. dostawcy oprogramowania do obsługi stacji, Centralnej Ewidencji Pojazdów, serwery TDT). Przy średniej liczbie badań technicznych przypadających na jedną SKP (około 3500 badań rocznie) i jakości zdjęć wykonywanych przez aparat (około 5 MB), przechowywane zdjęcia będą wymagały dużych i bezpiecznych dysków. Jednak przy założeniu możliwości przetworzenia zdjęcia, w zależności od użytej aplikacji rozmiar zdjęć można zredukować do 300-500 kB. Wartości te potwierdzone są przeprowadzonymi przez nas testami.

2. W art. 81c ust. 1, określającym wykonanie tzw. badania ponownego, wskazano, że właściciel lub posiadacz pojazdu może w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. Zwracamy uwagę, że zastosowanie takiego zapisu z pewnością wprowadzi dużą niepewność wśród diagnostów. Proponujemy wprowadzenie zapisu umożliwiającego zgłoszenie zastrzeżeń do badania technicznego wyłącznie przed jego zakończeniem. Pozostawienie dwudniowego terminu zgłaszania zastrzeżeń pozwoli posiadaczowi pojazdu na wykonanie w międzyczasie naprawy i uniemożliwi diagnoście obronę przed zarzutami. W momencie zgłoszenia zastrzeżenia już na etapie badania technicznego istnieje możliwość wykonania i archiwizacji zdjęć kwestionowanych/uszkodzonych elementów oraz zarchiwizowania wyników z urządzeń kontrolno-pomiarowych.

Art. 81c ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie:

Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza diagnoście zastrzeżenia do badania technicznego przed zakończeniem badania. Diagnosta dokonuje wpisu zastrzeżenia do Centralnej Ewidencji Pojazdów.

3. W art. 83c popełniono błąd redakcyjny zamiast: ust. 2 pkt 1a i 1b, powinno być ust. 2 pkt 1 lit. a) i b).

4. W art. 81c ust. 6 należy sprecyzować, że ponowne badanie techniczne wykonywane jest przez tego samego diagnostę w tej samej stacji kontroli pojazdów. Pomimo wprowadzenia obowiązku kalibracji urządzeń diagnostycznych jako producent, dostawcy i serwisujący urządzenia diagnostyczne wskazujemy na możliwość występowania niewielkich różnic w wynikach wskazań prawidłowo działających urządzeń kontrolno-pomiarowych. Wynika to z szeregu czynników konstrukcyjnych, eksploatacyjnych oraz warunków zewnętrznych (pogodowych). Jest to zjawisko normalne, dobrze znane w technice i zostało wzięte pod uwagę zarówno w tekście implementowanej dyrektywy, jak i w tekście obecnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie wymagań wobec stacji kontroli przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Wykonanie tzw. badania ponownego na tych samych urządzeniach zwiększy porównywalność wyników pomiarów. Byłaby ona jeszcze większa, gdyby ponowne badanie wykonywał ten sam diagnosta (»6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie, o którym mowa w ust. 1, na tej samej stacji kontroli w obecności pracownika organu nadzoru«).

5. Art. 81c ust. 7 przewiduje, że zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu ponownym pracownik TDT będzie wydawał, korzystając z infrastruktury (w tym informatycznej) SKP. Wskazane byłoby, aby diagnosta inspektor TDT prowadził rejestr takich badań ponownych w systemie TDT, które później będą przekazywane do Centralnej Ewidencji Pojazdów.

6. Art. 83 ust. 1ab oraz ust. 1ac określa, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po określonej dacie stanowi przychód dyrektora TDT i pobierana jest w wysokości 100% przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Opłata jest karą dla posiadacza pojazdu za przekroczenie terminu przedstawienia pojazdu do badania technicznego. Należy doprecyzować zapis określający, jak ta opłata jest pobierana – nie stanowi przychodu SKP, czy jest to kwota netto, brutto, czy jest to opłata sankcyjna, czyli nieobciążona podatkiem VAT.

7. W art. 83j.1.2) dotyczącym kontroli i weryfikacji (przez TDT) wybranych losowo wyników badań należy doprecyzować zapisy. W OSR wspomina się o potwierdzeniu wykonania i ewidencjonowaniu badań, ale bez szczegółów. Jeśli będzie to weryfikacja na podstawie zarchiwizowanych wyników pomiarów, to w OSR nie ujęto wydatków podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów (głównie sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw) na podłączenia informatyczne wybranych urządzeń do nośników danych.

Postulujemy wprowadzenie archiwizacji wyników pomiarów z wybranych urządzeń kluczowych z punktu widzenia BRD oraz ochrony środowiska:

- na istniejących komputerach obsługujących np. linie diagnostyczne i/lub
- w istniejącym oprogramowaniu do obsługi SKP, i/lub
- włączenie relatywnie niewielkiej paczki danych z wynikami pomiarów do systemu CEPIK wraz z podpięciem ich do rekordu badania danego pojazdu.

Umożliwi to automatyczną weryfikację wszystkich uzyskanych wyników przez specjalistyczne oprogramowanie, do którego miałyby dostęp jednostki nadzoru (starostwa, TDT, ITD, policja, prokuratura itp.). Nasza propozycja oznacza objęcie nieuciążliwym nadzorem prewencyjnym, w zakresie ograniczonym do najważniejszych mierzalnych parametrów diagnostycznych, wszystkich badanych pojazdów. Rozwiązania działające w podobnej logice funkcjonują już w Polsce (np. JPK), a w zakresie nadzoru nad SKP – np. we Włoszech, Francji, Czarnogórze i kilku innych państwach. Wprowadzenie tej propozycji miało by wpływ na pobudzenie sektora MSP zajmującego się naprawami pojazdów.

8. W OSR p.1 c) napisano o wprowadzeniu zmian dotyczących minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń. Z treści Dyrektywy 2014/45/UE wynika wymóg okresowej kalibracji urządzeń (np. czujników siły), którą według szacunków STM wykonuje obecnie około 30% stacji kontroli. Dodatkowo w załączniku I – pkt 1.2.2.) i w załączniku III w pkt I.3) wymieniona jest Norma Hamulcowa ISO-21069, której zastosowanie powinno spowodować m.in. zwiększenie momentu obrotowego urządzeń do badania hamulców z 0-6 kN dla pojazdów o dmc do 3,5 t i 0-30 kN dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 t do odpowiednio 0-8 kN i 0-40 kN.

W załączniku III wskazano także wymóg wyposażenia stacji kontroli w urządzenie do pomiaru nacisku osi – pkt I.7) oraz szarpak spełniający dokładnie wyszczególnione wymagania techniczne (w Polsce obecnie brak jest takich wymagań) – pkt I.8). Ponadto w punkcie II wprowadzono dodatkowo maksymalne okresy pomiędzy kalibracjami urządzeń do pomiaru wagi i siły (oprócz już kalibrowanych urządzeń do pomiaru hałasu, ciśnienia i emisji spalin, które w Polsce podlegają obowiązkowi okresowej legalizacji). STM apeluje o wdrożenie wszystkich wymogów technicznych dyrektywy. STM stoi na stanowisku, że kalibracja powinna być wykonywana przez specjalistyczny serwis według procedur zweryfikowanych przez laboratorium akredytowane w polskim systemie akredytacji wykonujące badania certyfikacyjne urządzeń stanowiących wyposażenie SKP.

9. Postulujemy wprowadzenie w ustawie czytelnego delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu w zakresie określenia wymogów wobec urządzeń kontrolno-pomiarowych, w tym utrzymania ich we właściwym stanie technicznym.

Wycinek z projektu:

15) w art. 84a:

■ w ust. 1 uchyla się pkt 2,
■ ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych”.

Propozycja STM:

15) w art. 84a:

■ w ust. 1 uchyla się pkt 2,
■ ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności wymagania dotyczące urządzeń kontrolno-pomiarowych, w tym w zakresie ich utrzymywania w należytym stanie, wynikające z dyrektywy, o której mowa w odnośniku nr 1 do ustawy pkt 12a), a także warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych”.

10. Jakie są merytoryczne podstawy określenia ilości pojazdów (0,3%) podlegających weryfikacji wyników badań jako miarodajnej dla oceny prawidłowości funkcjonowania systemu? W poprzednim projekcie było to 0,5%, a w Królestwie Niderlandów, na które powołuje się projektodawca, jest to dziesięciokrotnie więcej (3%). Jeśli projektodawca połączy archiwizację z automatyczną weryfikacją danych pomiarowych, wówczas używanie narzędzia w postaci kontroli fizycznej może być znacznie bardziej efektywne. Posługując się analogią do JPK czy systemu nadzoru nad SKP we Włoszech, fizyczne kontrole można by wówczas kierować przede wszystkim do tych stacji, które wytypuje system informatycznego nadzoru.

11. Zamiar wyposażenia inspektorów TDT z pionu nadzoru w zestaw urządzeń pomiarowo-kontrolnych. Abstrahując od zawyżonych kosztów podanych w OSR, można wskazać, że w sytuacji, w której MI zleciło wykonanie Instytutowi Transportu Samochodowego opracowania technicznego i wie już, że badanie standardowym dymomierzem pojazdów z normą emisji spalin Euro 5 i Euro 6 jest możliwe, ale jest rozwiązaniem prowizorycznym, projektodawca nie zdecydował się wyposażyć TDT w liczniki cząstek stałych, które należy traktować jako docelowe dla tego rodzaju pomiarów. Wobec tego proponujemy wprowadzenie wyposażenia inspektorów w liczniki cząstek stałych jako urządzeń przeznaczonych do sprawdzania emisji współczesnych silników ZS zamiast wyposażania ich w standardowe dymomierze będące urządzeniami przeznaczonymi do starszych generacji pojazdów. Proponujemy również włączyć w przyszłości liczniki cząstek stałych w zakres obowiązkowego wyposażenia stacji kontroli pojazdów.

Sławomir Kocznur i Jarosław Cichoń
Pytania i uwagi: sekretariat@stm.org.pl