



NEWS

W majowym numerze „NW” poruszyliśmy temat projektu nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym (PRD), dotyczącego badań technicznych pojazdów. Przedstawiliśmy stanowisko STM-u przesłane 20 listopada 2020 r. do Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Jednocześnie zaproponowaliśmy różnym organizacjom zainteresowanym tym tematem, a także przedstawicielom rządu i agencji rządowych udostępnienie miejsca w swojej rubryce w miesięczniku „Nowoczesny Warsztat” po to, aby mieli okazję do przedstawienia własnych wniosków związanych z PRD. Na naszą propozycję odpowiedział prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Marcin Barankiewicz, którego tekst publikujemy poniżej.

Sławomir Kocznur

Prace nad wdrożeniem Dyrektywy 2014/45/UE cały czas są w toku

Dyrektywa 2014/45/UE, która weszła w życie 20 maja 2014 r., nie została jeszcze w pełni wdrożona do prawodawstwa krajowego. Prace legislacyjne wciąż trwają.

W zeszłym roku, na jesieni, konsultacjom społecznym i międzyresortowym poddany został projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw nr UC48. Zarówno resorty, jak i strona społeczna zgłosiły do niego uwagi. Swoje stanowisko przedstawiła także Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów, która zauważyła, że projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został skierowany do konsultacji społecznych wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji, ale niestety bez projektów aktów wykonawczych. Dopiero po analizie przepisów uszczegóławiających ustawę możliwe jest ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, jak również kosztów ekonomicznych i organizacyjnych projektowanych zmian. To szczegółowe rozwiązania zawarte w rozporządzeniach wraz ze zmianami w ustawie będą stanowiły całość proponowanych zmian w systemie badań technicznych pojazdów. Izba zgłosiła uwagi do projektu ustawy ze świadomością tego, że oceniany był jedynie mały fragment zmian. To spowodowało trudność w jednoznacznej ocenie proponowanych przez projektodawcę rozwiązań. Szczegółowa opinia na temat pierwszej wersji projektu dostępna jest na stronie internetowej pod adresem: <https://piskp.pl/projekt-zmiany-ustawy-pord-uc-48-dyrektywa-45-stanowisko-piskp/>.

Zgłoszone uwagi były analizowane i procedowane w Ministerstwie Infrastruktury. W drugiej połowie lutego na stronie internetowej RCL opublikowano

uwagi zgłoszone przez resorty, a pod koniec marca także uwagi zgłoszone przez stronę społeczną. 23 marca odbyła się konferencja uzgodnieniowa międzyresortowa. Na tę okoliczność została przygotowana nowa wersja projektu, datowana na 24 lutego 2021 roku. W porównaniu do projektu z jesieni 2020 roku wprowadzono kilka zmian.

Pojazdy podczas badania technicznego mają być fotografowane. W ramach konsultacji została zgłoszona uwaga dotycząca tego, że trzeba podać więcej szczegółów związanych z dokumentacją fotograficzną, np. wyraźne określenie ile trzeba zrobić zdjęć, minimalne wymagania co do ich wielkości i rozdzielczości, sposób przechowywania itd. Być może techniczne szczegóły zostaną określone w rozporządzeniu. W aktualnej wersji projektu zapisano, że dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu, wskazanie drogomierza oraz informacje dotyczące daty i godziny jej wykonania. Numer dokumentacji fotograficznej jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów. Zapisy w dalszym ciągu są nieprecyzyjne i nie wiadomo, ile zdjęć trzeba będzie wykonać. Jedni odczytują, że wystarczy trzy zdjęcia, inni mówią, że trzeba będzie zrobić pięć. Dodatkowo zdjęcia mają zawierać informacje dotyczące daty i godziny wykonania.

Nie zostało jednak wyjaśnione, czy te informacje mają być określone na podstawie właściwości pliku z urządzenia, którym zrobiono zdjęcia (np. aparat fotograficzny, telefon itd.), czy też wpisane przez diagnostę ręcznie. Numer dokumentacji fotograficznej ma być identyczny z numerem rejestru badań technicznych. Czy oznacza to, że diagnosta będzie zmieniał nazwę pliku ze zdjęciami, tak aby odpowiadała ona numerowi w rejestrze? Czy też podjęcie zdjęć do rekordu badania danego pojazdu będzie wystarczające? Tu cały czas rodzą się wątpliwości. Dopisano także, że dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez 5 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Po upływie okresu przechowywania dokumentacja fotograficzna jest niszczona przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli

pojazdów w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła. W dalszym ciągu nie określono, w jaki sposób mają być te zdjęcia przechowywane i na jakim nośniku. Nie wiadomo też, czy będzie je można przechowywać w chmurze. Według mnie to dobrze, że będzie prowadzona dokumentacja fotograficzna, która potwierdzi, że pojazd był na badaniu. Trzeba jednak doprecyzować wiele szczegółów, od których niestety zależą koszty, jakie będzie musiał ponieść przedsiębiorca. O tym według mnie trochę projektodawca zapomniał.

Na skutek licznych uwag, w tym przede wszystkim PISKP, poprawiono procedurę ponownego badania technicznego. Jeśli właściciel lub posiadacz pojazdu uzna, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, będzie mógł w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania wystąpić do dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego. Żeby uchronić diagnostę przed niesłusznymi mówieniami czy też naprawą pojazdu w czasie od wykonania badania do jego badania ponownego, właściciel lub posiadacz pojazdu będzie musiał zgłosić diagnoście zastrzeżenie do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Wtedy diagnosta wpisze do zastrzeżenia do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu. Będzie ono także widoczne w rejestrze badań. Mając taki sygnał, diagnosta będzie mógł np. zrobić z ostrożności zdjęcia wykrytych usterek.

Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na tej samej stacji kontroli pojazdów. Termin tego badania dyrektor TDT będzie niezwłocznie uzgadniał z właścicielem lub posiadaczem pojazdu za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej. Badanie to będzie przeprowadzał diagnosta, który wykonał pierwotne badanie, w obecności pracownika TDT, który posiada uprawnienia diagnosty. Ponowne badanie techniczne może być przeprowadzone przez innego zatrudnionego na stacji kontroli pojazdów diagnostę w przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał badanie pierwotne. To pracownik TDT będzie ostatecznie decydował, czy doszło do naruszeń, czy nie. Jeśli stwierdzono

naruszenia, diagnosta wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Pierwotnie miał to robić inspektor TDT, ale słusznie zauważono, że nie ma takich technicznych możliwości, ponieważ to SKP ma certyfikaty VPN i SSL umożliwiające łączność i dostęp do CEP. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń pokryje właściciel lub posiadacz pojazdu, a jeśli stwierdzono naruszenia, przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W porównaniu do pierwotnej wersji procedura ponownego badania została mocno poprawiona.

Zmieniono także zapisy dotyczące przedsiębiorców. Zgodnie z nowym brzmieniem projektowanego art. 83ad przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez diagnostów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych. Zrezygnowano z krytykowanego zapisu, według którego przedsiębiorca miał też odpowiadać za prawidłowość przeprowadzania badań technicznych, czyli za czynności, które wykonuje i za które odpowiada diagnosta. Wprowadzono katalog przypadków rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Zgodnie z projektem będzie nim:

- dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego przez osobę niebędącą diagnostą;
- dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez wymaganych warunków lokalowych;
- dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez zapewnienia dostępu do danych zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów, z zastrzeżeniem art. 80bc;
- odmowa udostępnienia dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli.

Największe obawy budzi przesłanka związana z dopuszczeniem do przepro-

wadzenia badania technicznego bez dostępu do CEP, z wyłączeniem trybu awaryjnego. W zeszłym roku było bardzo dużo przypadków, w których przedsiębiorcy nie otrzymywali na czas certyfikatów, czy to SSL, czy VPN, mimo iż złożyli wnioski odpowiednio wcześniej. Dodatkowo każdy dzień zamknięcia stacji to utrata przychodów. Sam proces recertyfikacji jest skomplikowany. Dla przykładu ważność profilu zaufanego można przedłużyć o kolejne 3 lata w nie więcej niż 2 minuty. Jeśli przedsiębiorca nie otrzyma certyfikatu na czas nie ze swojej winy, to do niezaakceptowania jest, że brak dostępu do CEP w takiej sytuacji miałby być przesłanką do stwierdzenia rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej. Wydaje się, że propozycje tych zapisów powinny być jeszcze zweryfikowane.

W przypadku diagnostów również określono katalog rażącego naruszenia w projektowanym art. 83j ust. 13. Ma on obejmować:

- wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek w jednej grupie stwarza bezpośrednio zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym;
- wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego;
- przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
- przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do Centralnej Ewidencji Pojazdów z wyłączeniem pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 3 i 4, art. 81 ust. 11a, art. 132 ust. 5;
- odmowa poddania się czynnościom kontrolnym w ramach nadzoru.

Diagnosty nie będą też mogli przeprowadzić badania technicznego bez dostępu do Centralnej Ewidencji Pojazdów poza określonymi przypadkami, np. badaniami co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych. Problem w tym, że w tych wyjątkach nie przewidziano trybu awaryjnego, tak jak w przypadku przedsiębiorców. Wygląda

na to, że jest to niedopatrzenie projektodawcy. W innym przypadku mielibyśmy do czynienia z kuriozalną sytuacją, w której ustawa – Prawo o ruchu drogowym oraz procedura badań dopuszczają, aby diagnosta wykonał w określonych warunkach badanie w trybie awaryjnym, a z drugiej strony wykonanie badania technicznego bez dostępu do CEP (w trybie awaryjnym nie ma dostępu do CEP) byłoby uznane za rażące naruszenie przepisów dotyczących badań technicznych. Powinno to zostać poprawione. Poza tym uwagi dotyczące braku dostępu do CEP przy wykonywaniu badań technicznych są analogiczne jak w przypadku przedsiębiorców.

Zaktualizowano także datę wejścia w życie nowych przepisów. W najnowszym projekcie jest to 1 stycznia 2022 roku. Wydaje się, że ta data może być realna.

Niestety w dalszym ciągu nic nie wiadomo o projektach aktów wykonawczych. Ustawa określi tylko ogólne ramy zmian w systemie badań technicznych. Szczegóły będą dookreślone w rozporządzeniach, a od nich bardzo zależą koszty, jakie będą musieli ponieść przedsiębiorcy. Projektodawca powinien zadbać o to, żeby przedsiębiorcy mogli się do tych zmian odpowiednio wcześniej przygotować. Niestety rządzący nie wskazują źródła finansowania na pokrycie tych kosztów. Opłaty za badania techniczne nie zmieniły się od 17 lat, za to koszty prowadzenia działalności przez te lata – bardzo. Nikogo nie trzeba o tym przekonywać. Wiele stacji ma obecnie trudną sytuację. Często podnoszone są argumenty, że jak się podniesie opłatę, to przybędzie kilkaset nowych stacji. Przeczą temu dane z CEP, z których wynika, że pomiędzy końcem 2019 roku a końcem roku 2020 przybyło 37 SKP. Poza tym na rynku brakuje diagnostów, nie byłoby i nie ma ich tylu, żeby uruchomić tyle nowych stacji, a projektowane przepisy jeszcze zawężają kryteria dla osób, które chciałyby zostać diagnostami.

Taka polityka rządu i wstrzymywanie podwyżek może doprowadzić do tego, że z rynku znikną stacje, na których powinno wszystkim najbardziej zależeć, tzn. takie, które zajmują się tylko badaniami technicznymi i robią to rzetelnie. Przetrywają te, które są częścią większej firmy z innymi działalnościami, gdzie przedsiębiorca będzie mógł sobie pozwolić na to, żeby stacja była deficytowa. Nie można generalizować, że takie stacje robią badania gorzej, ale sytuacja takiego przedsiębiorcy jest inna. Już konieczność robienia zdjęć, magazynowania ich przez 5 lat, konieczność przekazywania do TDT opłat (kar) za badania po terminie wygeneruje koszty po stronie przedsiębiorców. A to dopiero wierzchołek góry lodowej. Tych kosztów będzie znacznie więcej. Uważam, że przedsiębiorcy powinni mieć realną szansę na dostosowanie się do zmian, a to można osiągnąć poprzez aktualizację opłat za badania techniczne i dostosowanie ich do aktualnych realiów gospodarczych. W 2004 roku, kiedy określono stawki za badania techniczne, otrzymując pensję minimalną, można było zapłacić za 8 badań okresowych samochodu osobowego, teraz z pensji minimalnej można zapłacić za 28 badań. Widać różnicę. Często kierowcy dziwią się, że za badania wciąż płacą tyle samo. Każdy przecież odczuwa i liczy się z tym, że wszystko drożeje. Wiem, że podwyżka opłat to decyzja polityczna. Mam nadzieję, że politycy dostrzegą trudną sytuację branży i przy okazji wprowadzania tak dużych zmian w systemie badań technicznych pomyślą także o przedsiębiorcach, którzy będą musieli się do tych zmian dostosować.

Prace nad projektem cały czas trwają. W tym kontekście warto też zwrócić do sprawozdania Komisji Europejskiej z 11 listopada 2020 roku przygotowanego dla Parlamentu Europejskiego i Rady, a dotyczącego wdrożenia dyrektywy 2014/45/

UE w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywy 2009/40/WE. Z tekstem można się zapoznać pod następującym linkiem:

<https://eurlex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0699&qid=1611338763648>.

Jak wynika z tego dokumentu, zmiany w stosunku do starej dyrektywy 2009/40/WE obejmują:

- poprawę jakości badań pojazdów przez ustanowienie wspólnych minimalnych standardów dotyczących urządzeń, szkolenia diagnostów i oceny usterek,
- poddawanie obowiązkowym badaniom elektronicznym podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo (takich jak ABS, ESC i poduszki powietrzne),
- pierwsze europejskie środki mające na celu zwalczanie oszustw polegających na fałszowaniu przebiegu,
- obowiązkowe ogólnounijne badania ciężkich motocykli, chyba że państwo członkowskie osiągnie taką samą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystując inne środki,
- obowiązkowe ogólnounijne badania szybkich ciągników wykorzystywanych na potrzeby komercyjnego drogowego transportu towarów,
- wzajemne uznawanie świadectw zdatości do ruchu drogowego podczas procedury przerejestrowywania pojazdów, jeżeli częstotliwość badań w państwie członkowskim pochodzenia i w państwie członkowskim przeznaczenia jest taka sama.

Z treści sprawozdania wynika, że do 20 maja 2017 r. jedynie 6 z 28 państw członkowskich poinformowało komisję, że zakończono transpozycję dyrektywy. Zgodnie z przepisami proceduralnymi komisja wszczęła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wzywając pozostałe 22 państwa członkowskie do przyjęcia wymaganych krajowych środków wykonawczych. Wszczęcie postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego było podstawą intensywnego dialogu z państwami członkowskimi i w większości przypadków doprowadziło do zgłoszenia brakujących krajowych środków wykonawczych. Dwa państwa członkowskie – Niemcy i Polska – zadeklarowały, że dokonały jedynie częściowej transpozycji dyrektywy. Trwają niezbędne działania, których celem jest zmuszenie tych państw do wypełnienia ich obowiązku dotyczącego zapewnienia transpozycji dyrektywy.

Jak wynika z powyższego, o czym także była mowa wcześniej, Polska nie dokonała jeszcze pełnej transpozycji nowej dyrektywy. W tym gronie są także Niemcy. Polski system badań technicznych pojazdów opiera się na prawie unijnym, na przepisach poprzedniej dyrektywy, która została poprawnie wdrożona do prawa polskiego.

Biorąc pod uwagę zmiany, które wprowadziła nowa dyrektywa w stosunku do swojej poprzedniczki, trzeba stwierdzić, że w Polsce:

- minimalne standardy dotyczące urządzeń i oceny usterek opierają się na przepisach unijnych,
- podczas badań technicznych sprawdzaniu podlegają elektroniczne podzespoły odpowiadające za bezpieczeństwo (takie jak ABS, ESC i poduszki powietrzne),
- wprowadzone zostały przepisy mające zwalczać oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu,
- ciężkie motocykle oraz szybkie ciągniki wykorzystywane na potrzeby komercyjnego drogowego transportu towarów podlegają badaniom technicznym,
- uznawane są zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym

z innych państw członkowskich podczas procedury przerejestrowywania pojazdów, jeżeli częstotliwość badań w państwie członkowskim pochodzenia i w państwie członkowskim przeznaczenia jest taka sama.

To czego brakuje w polskich przepisach, to wprowadzenie obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów, centralnej koordynacji związanej z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów i prawidłowością przeprowadzania badań, kalibracji miernika poziomu dźwięku oraz urządzeń do pomiaru siły hamowania, a także utworzenia Krajowego Punktu Kontaktowego, który służyłby do wymiany informacji o badaniach technicznych pomiędzy Polską a Komisją Europejską oraz innymi państwami członkowskimi. Dyrektywa przewiduje także: kampanie informacyjne i społeczne skierowane do użytkowników pojazdów mające na celu rozwijanie dobrych praktyk i nawyków związanych z badaniami technicznymi pojazdów, elastyczny termin na wykonanie badania technicznego (możliwość wykonania badania nieco wcześniej niż termin określony) oraz możliwość zmiany wyniku badania przez organ nadzoru w przypadku oczywistego błędu.

Widać wyraźnie, że polski system badań technicznych potrzebuje zmian o charakterze ewolucyjnym. Ich wprowadzenie spowoduje, że transpozycja dyrektywy do prawa polskiego będzie pełna. Trudno obecnie ocenić, jaki będzie ostateczny kształt projektowanych przepisów, które są w trakcie procesu legislacyjnego. W zasadzie wymienione brakujące elementy zostały uwzględnione w procedowanym obecnie projekcie zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym nr UC-48. Wygląda na to, że od 1 stycznia 2022 roku polski system badań technicznych pojazdów zostanie zmieniony i osiągnie pełną zgodność z przepisami unijnymi.

Na marginesie trzeba dodać, że nawet zgłoszenie przez państwo członkowskie pełnej transpozycji dyrektywy nie oznacza w praktyce, że tak rzeczywiście się stało. Okazuje się, że wnioski końcowe sprawozdania Komisji Europejskiej są następujące:

Wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem dwóch z powodzeniem zakończyły transpozycję środków określonych w dyrektywie do ich przepisów krajowych. Jeżeli chodzi o zgodność środków krajowych ze środkami określonymi w dyrektywie, ze wstępnej oceny wynika, że transpozycja wydaje się ogólnie zadowalająca w większości państw członkowskich, jednak w niektórych przypadkach Komisja może rozważyć rozpoczęcie dialogu z odpowiednimi państwami członkowskimi, aby wyjaśnić ewentualne przypadki braku zgodności z przepisami. Jeżeli chodzi o wpływ dyrektywy na poszczególne aspekty okresowych badań zdatości do ruchu drogowego, znaczące wnioski można wyciągnąć wyłącznie na podstawie danych wygenerowanych po trzyletnim okresie nieprzerwanego stosowania dyrektywy. Kiedy przyjdzie na to czas, Komisja przedstawi stosowną ocenę ex post, a póki co będzie ściśle monitorować sytuację.

Polska co prawda nie dokonała jeszcze pełnej transpozycji dyrektywy, ale wiele państw członkowskich, które teoretycznie już to zrobiło, będzie musiało jeszcze dokonać korekty. Biorąc te okoliczności pod uwagę, a także pełne wdrożenie poprzedniej dyrektywy oraz konieczność wprowadzenia ewolucyjnych zmian, sytuacja Polski na tle innych państw członkowskich nie jest najgorsza. Na ocenę kompleksowego wdrożenia dyrektywy we wszystkich państwach członkowskich i jej wpływu na poprawę jakości badań technicznych pojazdów trzeba jeszcze poczekać.

Pozostaje tylko mieć nadzieję, że głos strony społecznej będzie uwzględniany także na dalszych etapach prac legislacyjnych nad projektem. Tylko w ten sposób, konsultując projektowane rozwiązania z praktykami, którzy gotowe prawo będą stosować, jest szansa na jego dopracowanie. Nie ma wątpliwości, że nowe przepisy ukształtują ramy prawne systemu badań technicznych pojazdów w Polsce na najbliższe lata, dekadę, a może i dłużej. Warto podjąć trud, żeby to nowe prawo było po prostu dobre.

Marcin Barankiewicz
Pytania i uwagi:
sekretariat@stm.org.pl