



NEWS

W wydaniach majowym i czerwcowym „Nowoczesnego Warsztatu” poruszyliśmy temat projektu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym (PRD) dotyczącego badań technicznych pojazdów. Przedstawiliśmy stanowisko STM-u i zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów. W czerwcu pojawiła się kolejna wersja projektu PRD. Stanowisko STM-u dotyczące tej wersji projektu publikujemy w formie tekstu polemicznego.

Czy to może dobrze działać?

Z datą 9 czerwca 2021 r. pojawiła się kolejna wersja projektu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym implementującej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE.

Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej uważa, że wprowadzenie dyrektywy mogłoby być nie tylko obowiązkiem wynikającym z członkostwa w UE, ale można i trzeba wykorzystać je do pobudzenia rozwoju całej branży motoryzacyjnej. STM podtrzymuje swoją dotychczasową opinię o projekcie, dodatkowo chcielibyśmy zwrócić uwagę na zapisy, które można skutecznie wykorzystać dla rozwoju branży.

Po raz kolejny w odniesieniu do organu nadzoru pojawia się wymóg weryfikowania wyników 0,3% ilości wykonanych badań. Jak można się domyślić, kontrole te będą musiały być przeprowadzone fizycznie, a weryfikowane przez kontrolerów wyniki pomiarów będą archiwizowane lokalnie na dysku komputera stacji. Dla SKP wykonującej rocznie 5 tys. badań oznacza to 15 zweryfikowanych wyników rocznie. Gdyby cofnąć się do uzasadnienia wprowadzenia takiego sposobu sprawowania nadzoru, pojawiają się argumenty o poprawie jakości i rzetelności wykonywanych badań oraz podnoszony przez środowisko SKP problem negatywnej konkurencji pomiędzy stacjami i obniżania standardów. Czy celem zapisu jest nadanie organowi nadzoru nowych uprawnień, czy także podniesienie jakości badań technicznych? Zapis realizuje pierwszy postulat, lecz nie wiadomo, w jakim stopniu wpłynie na poprawę jakości badań ze względu na znikomą liczbę ocenianych pomiarów. Nie zapobiegnie również manipulowaniu wynikami pomiarów. Przy tak wybiórczym nadzorze każdy, kto ma złą wolę, znajdzie sposób na wprowadzenie „właściwych” danych do rejestru. Dlaczego decydenci, mając wiedzę na temat łatwej dostępności znacznie skutecznego sposobu podniesienia jakości badań, nie chcą skorzystać nie tylko z rozwiązań sprawdzonych w innych państwach UE (jak np. Włochy, Estonia), ale nawet z doświadczeń Ministerstwa Finansów (JPK), wybierając sposób sprawowania nadzoru osadzony w technicznych realiach sprzed dwudziestu lat? Jeśli chcemy skutecz-

nie rozwiązać dwa palące problemy – podnieść jakość badań technicznych, zwiększając tym samym bezpieczeństwo ruchu drogowego i ograniczając emisję szkodliwych składników spalin, a jednocześnie pomóc stacjom w uniknięciu złej, niszczącej prestiż środowiska, polegającej na zaniżaniu standardów badań konkurencji, sięgnijmy po sprawdzony środek w postaci automatycznego archiwizowania wyników pomiarów z wybranych urządzeń kontrolno-pomiarowych (już obecnie mających możliwość rejestracji wyników – urządzeń do badania hamulców, analizatorów i dymomierzy) i wprowadźmy niewielką paczkę danych do CEP. Oznaczałoby to wdrożenie precyzyjnego, mało dolegliwego nadzoru, który większości diagnostów da „drugi oddech” i uwolni od presji klientów. Poza tym szybko wskaże ewentualne nieprawidłowości. Wystarczy do tego oprogramowanie przeszukujące wyniki pomiarów dostępne w CEP. Trudno zrozumieć celowość tworzenia dokumentacji fotograficznej, jeśli jednocześnie nie archiwizujemy wiarygodnych wyników pomiarów. Czemu ma służyć przechowywanie przez 5 lat fotografii samochodu, który przeszedł w tym czasie 5 kolejnych przeglądów, jeśli wiarygodne wyniki pomiarów skuteczności hamowania sprzed miesiąca nie będą dostępne? Połączenie z zarejestrowanymi wynikami pomiarów określonej sekwencji zdjęć, oznakowanych czasem z zewnętrznego serwera i podpisem cyfrowym, dodatkowo zawiąże pole ewentualnej manipulacji. STM może przedstawić konkretne, przetestowane w Polsce rozwiązania informatyczne.

Potencjalnym krytykom takiego sposobu osiągnięcia poprawy jakości badań chcielibyśmy powiedzieć, że owszem – będzie to docelowo wymagać wymiany części urządzeń, a więc poniesienia przez SKP obciążenia wynikającego z powierzenia im zadania dbałości o ważny obszar BRD, ale będą to głównie najstarsze i zużyte już urządzenia. Obecne przepisy, tworzone w czasie, gdy polski rynek dopiero się rozwijał, nie uwzględniają w wystarczającym stopniu konieczności zachowania wiarygodności pomiarów, nie obowiązywała wówczas norma ISO21069 i nikt nie słyszał o projekcie normy prEN17003E. W projekcie

nowelizacji PRD mogłoby to wybrzmieć dobitniej, chociażby poprzez wprowadzenie pojęcia obowiązkowej kalibracji rozumianej jako czynność wykonywana okresowo przez specjalistyczny serwis na podstawie procedury udostępnionej przez producenta. Firm serwisujących urządzenia jest wiele, co zapewnia konkurencyjność cen na takie usługi.

A zatem, opracowując projekt implementacji Dyrektywy 2014/45/UE, spojrzmy 10-15 lat do przodu, bo inaczej już w chwili implementacji regulacje będą przestarzałe, mało skuteczne i wpłyną hamująco na rozwój przedsiębiorstw. Dodajmy więc zapis o nadzorze elektronicznym.

Odnosząc się do kwestii dyskutowanej niedawno na spotkaniu Zespołu ds. branży motoryzacyjnej w Radzie Przedsiębiorców przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorstw, czyli opłat za badania techniczne, chcielibyśmy podkreślić, że podniesienie opłaty za badanie techniczne o kwotę rzędu 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 dla obywateli, lecz jest 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. Jesteśmy przekonani, że cała branża motoryzacyjna włączyłaby się w kampanię informacyjno-edukacyjną mającą na celu zapobieganie wypadkom drogowym, ograniczenie ilości poważnych napraw pojazdów i poprawę stanu środowiska naturalnego, co można osiągnąć w wyniku prawidłowo wykonywanych badań technicznych.

Trawestując znane wojskowe powiedzenie „im więcej potu na ćwiczeniach, tym mniej krwi w walce”, apelujemy o przeprowadzenie konsultacji społecznych na temat zapisów projektowanej nowelizacji, najlepiej w formie grupy roboczej z udziałem zainteresowanych środowisk. W naszej ocenie ma to szansę obniżyć wysoki obecnie poziom emocji związanych z projektem i doprowadzić

Motoryzacyjny dziennikarz roku

Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej i Międzynarodowe Targi Poznańskie już po raz trzeci zorganizowały plebiscyt Trade Press Award na najlepszego dziennikarza motoryzacyjnego roku 2021. Jego kapituła wybrała w poszczególnych kategoriach następujących dziennikarzy.

Wybór kapituły za całokształt pracy:

Dziennikarz roku – Roman Popkiewicz

Pasjonatom motoryzacji dał się poznać ponad 20 lat temu, gdy rozpoczął pracę jako redaktor w magazynie „Auto motor i sport”, w którym od 2018 r. jest redaktorem naczelnym. W 2019 r. został jurorem prestiżowego i najstarszego konkursu na najlepszy samochód w Europie – Car of the Year. W ten sposób stał się członkiem wąskiej grupy dziennikarzy motoryzacyjnych przyznających corocznie tytuł najlepszego samochodu roku.

Sponsorami nagrody są: Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej i Grupa Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Na podstawie nadesłanych zgłoszeń ocenianych przez kapitułę:

– **Materiał audiowizualny – Filip Buliński** za materiał pt. „Prosty sposób na kradzież »na walizkę«. Sprawdzamy!”.

Sponsorem nagrody jest Sosnowski Sp. z o.o. Sp. k.;
– **Test roku – Mateusz Żuchowski** za artykuł pt. „Porsche 718 Cayman GT4 to samochód ostateczny na tor i na drogę”. Sponsorem jest Itacom Sp. z o.o.;

– **Diagnostyka i naprawy – Marcin Łobodziński** za artykuł pt. „Test amortyzatorów może błędnie podać negatywny wynik. To nie jest wina ani diagnostów, ani maszyn”. Sponsorem nagrody jest Texa Poland Sp. z o.o.;

– **Reportaż roku – Rafał Dobrowolski** za artykuł pt.: „Rolnik ruszył z kopyta? Kultura techniczna na podatnym gruncie”. Sponsorem nagrody jest Unimetal Sp. z o.o.

Zapraszamy do oglądania gali na żywo na www.facebook.com/PoznanMotorShow

do osiągnięcia kompromisu, który przyspieszy pełne i prawidłowe wdrożenie Dyrektywy 2014/45/UE do polskiego porządku prawnego, osiągając zarówno konieczne cele projektodawcy, jak i uwzględniając najważniejsze postulaty przedsiębiorców i diagnostów.

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