

STM NEWS

Za sprawą artykułu Jarosława Cichonia wracamy do kwestii urzędowych funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, a konkretnie – ceny za badania techniczne. Warto zauważyć, że już na początku maja br. Komisja Infrastruktury Senatu RP w piśmie do ministra infrastruktury zwróciła uwagę, że rozwiązanie problemu opłat za badania techniczne pojazdów powinno w najbliższych tygodniach stać się priorytetem dla resortu. Wydawało się, że prace nad nowym cennikiem przyspieszą, ale już w ostatnich dniach czerwca Ministerstwo Infrastruktury oficjalnie ogłosiło, że od 1 lipca 2024 roku opłaty za badania techniczne pojazdów nie wzrosną. Podsumowując, od 20 lat mamy stałe ceny za badania techniczne i... tyle.

Po co nam SKP?

Państwo odpowiada za bezpieczeństwo obywateli. Jest ono rozumiane wielowymiarowo. Bez wątpienia jeden z jego elementów stanowi bezpieczeństwo ruchu drogowego, a w tym łańcuchu swoje miejsce i zadania mają stacje kontroli pojazdów. Kontrolują one stan techniczny pojazdów, prewencyjnie eliminując z ruchu te z nich, które są niesprawne.

Państwo nie jest w stanie działać samodzielnie w każdym obszarze. W aspekcie prewencyjnej kontroli stanu technicznego pojazdów zdecydowano się zdefiniować precyzyjnie ramy prawne, gdzie badać, jak badać, kto może badać i za ile, samą kontrolę pozostawiając przedsiębiorcom i podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą jako stacje kontroli pojazdów za pomocą zatrudnionych w nich uprawnionych diagnostów.

Ponieważ SKP de facto dbają o bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego, ustawodawca zdecydował się wprowadzić urzędowe ceny za badania, tak aby zapewnić przedsiębiorcom możliwość rentownego działania.

W latach 1998-2004, mniej więcej co 2 lata stawki te były waloryzowane, tak aby ich wysokość odzwierciedlała aktualną sytuację gospodarczą. Nikt jednak nie przewidział tego, że wysokość opłat za badania stanie się przedmiotem politycznych sporów, i nie zapisał mechanizmu waloryzacyjnego w przepisach. Doprowadziło to do takiej sytuacji, kiedy przez dwie dekady ceny za badania techniczne stoją w miejscu, pozostając w takiej samej wysokości, w jakiej były w 2004 r. Tymczasem życie nie stoi w miejscu, po 20 latach realia gospodarcze zmieniły się diametralnie – nie dziwi więc, że przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów z coraz większą determinacją walczą o przeżycie.

Gdy stawki za badania były godziwe i pozwalały na rentowne działanie, przedsiębiorcy budowali albo modernizowali SKP, które były na owe czasy nowoczesne i wyposażone na najwyższym europejskim poziomie. Mimo szybkiego postępu w branży motoryzacyjnej, w tym przede wszystkim rozwoju systemów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i ekologię, na przykład ADAS czy filtry cząstek stałych w pojazdach o zapłonie samoczynnym, a także iskrowym, urządzenia diagnostyczne nie uległy większym zmianom.

Trudno zrozumieć, dlaczego akurat opłaty za badania techniczne, które najczęściej wykonuje się raz w roku, stały się przedmiotem politycznych dyskusji. To prawda, że ich waloryzacja dotknie 20 milionów obywateli, w szczególności kierowców – ci jednak doskonale zdają sobie sprawę z tego, że utrzymanie pojazdu jest coraz droższe. Rosną ceny ubezpieczeń, części, usług w warsztatach czy też paliw. Ogólnie bez wchodzenia w szczegóły, wzrosły wszystkie wydatki, jakie składają się na utrzymanie pojazdu, z jednym wyjątkiem – opłat za badania techniczne, ich wpływ na koszty utrzymania pojazdu jest najniższy. Takie działanie doprowadziło do sytuacji, w której wizyta u wulkanizatora na sezonową wymianę kół jest już droższa od badania technicznego.

Dalsze utrzymywanie takiego stanu rzeczy, brak reakcji ze strony rządzących doprowadzą do likwidacji i zamykania stacji kontroli pojazdów. Jeśli działalność stanie się nierentowna, przedsiębiorca nie będzie miał innego wyjścia.

Być może decydenci zadali sobie pytanie, po co nam SKP? Czyżby uznali, że nie są one potrzebne, a system badań technicznych pojazdów w Polsce ulegnie erozji z przyczyn ekonomicznych? Polski jako kraju nie stać na taki scenariusz. Trudno

oczekiwać, że kierowcy, właściciele pojazdów, sami będą dbać o ich stan techniczny, skoro duża część z nich nie ma o tym pojęcia albo jest ono niewielkie.

KRBRD szacuje roczne koszty usuwania skutków wypadków drogowych na ponad 2% PKB, skuteczny system badań technicznych zapobiegnie przynajmniej części z nich. Wg badań ankietowych przeprowadzonych przez NIK już wiele lat temu około 10% wypadków drogowych miało związek ze złym stanem technicznym pojazdów. STM dysponuje bardziej szczegółowymi statystykami przygotowanymi przez rzeczoznawców.

Założenie było dobre. Po to właśnie są SKP, żeby prewencyjnie kontrolować stan techniczny pojazdów, a tym samym przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednak aby robić to skutecznie, potrzebują środków, które zapewnią rentowne działanie i inwestycje w nowe urządzenia, dostosowane do coraz nowszych, coraz bardziej zaawansowanych technicznie, coraz bezpieczniejszych pojazdów.

Życie nie stoi w miejscu, gospodarka nie stoi w miejscu, a postęp technologiczny w motoryzacji jest niesamowity. Już czas najwyższy, żeby po 20 latach z miejsca ruszyły także stacje kontroli pojazdów. W przeciwnym razie zadamy sobie pytanie: po co tam te SKP...?

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

DRODZY CZYTELNICY!

W letnim wydaniu naszej gazety skupiamy się na tematach, które nie tylko wpływają na rozwój branży motoryzacyjnej, ale także na codzienne bezpieczeństwo na drodze.

Ciekawej lektury!



MADE TO SHAPE THE FUTURE

automechanika
FRANKFURT

10 - 14 WRZEŚNIA 2024
ODWIEDZ NAS
HALA 5.0 STOISKO C77



OD PONAD 50 LAT CIĄGLE PODNOSIMY NASZE STANDARDY

2024 – Copyright © UFI FILTERS spa www.ufifilters.com





warsztat.pl
BRANŻA WARSZTATOWA W JEDNYM MIEJSCU