

# Reforma systemu badań technicznych jest niezbędna

2015-07-24 09:41

 Drukuj  Wyślij

**Dr hab. inż. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego: Dane dotyczące zatrzymań dowodów rejestracyjnych pojazdów wskazują, że 40 proc. takich zdarzeń dotyczy braku ważnego terminu okresowego badania technicznego.**



Wiadomości biznesowe są integralnym elementem Strefy Biznesu, płatnej części serwisu samar.pl skierowanej do profesjonalistów. W celu uzyskania pełnego dostępu do tej części serwisu prosimy o kontakt pod adresem email [licencja@samar.pl](mailto:licencja@samar.pl) lub poprzez formularz kontaktowy.

**Paweł Janas, IBRM Samar: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju skierowało do konsultacji wstępny projekt założeń do zmiany ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, przewidujący reformę systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Przeważają nadzieje czy obawy?**

**Dr hab. inż. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego:** Celem wstępnych założeń jest rozpoczęcie oficjalnych prac mających na celu wdrożenie do krajowego systemu prawnego dyrektywy 2014/45. W naszej ocenie to bardzo dobry początek merytorycznych konsultacji, bo zapytano o stanowisko szerokie grono przedstawicieli branży badań technicznych pojazdów i motoryzacji w naszym kraju. Dyrektywa wymaga jednolitego uporządkowania przepisów we wszystkich krajach członkowskich, co do zasad systemowych dotyczących badań technicznych pojazdów z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań.

## Zobacz podobne

- [Albo rozwój, albo śmierć](#)
- [To będzie przełomowy rok](#)
- [Rząd debatował nad e-usługami](#)
- [Całe podium dla Skody?](#)
- [Nasza odrębność jest doskonale widoczna](#)

## Jakie najważniejsze problemy ma rozwiązać nowa ustawa?

Reforma ustrojowa z 1999 r. obejmowała przekazanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów z 49 województw do organów samorządowych. Dziś powiatów w naszym kraju blisko 400. Spowodowało to rozdrobnienie zadań publicznych w tym zakresie, problemy ze specjalistycznymi zasobami kadrowymi w samorządach, itd. Jest jeszcze jeden poważny problem będący następstwem rozdzielania prawnego służb państwowych od organów samorządowych, a skutkujący koniecznością rozstrzygania sporów między rządem, a samorządem przez sądy administracyjne. Chodzi o różne zasady stosowania prawa w tej samej sprawie na terytorium kraju w zakresie badań technicznych pojazdów. Prowadzi to do szeregu sporów między stacjami kontroli pojazdów, właścicielami pojazdów, organami samorządowymi. Niedoskonałości i zawilości prawa materialnego dotyczącego pojazdów będą istniały zawsze, bo wynika to ze złożoności tych przepisów. Trzeba zatem jednoznacznie sformułować przepisy dotyczące badań technicznych - a tam gdzie w przyszłości mogą pojawić się wątpliwości - jednolicie interpretować i stosować w skali całego kraju. Centralny nadzór nad stacjami kontroli pojazdów zapewni jednolitość procedur i odpowiednią jakość działań administracji państwowej. Tego rodzaju rozwiązania stosowane są już od dawna z powodzeniem w średnich i mniejszych krajach Unii Europejskiej.

**Jeśli tylko o jeden dzień spóźnimy się na obowiązkowe badania techniczne naszego auta, zapłacimy za tę usługę podwójną stawkę. To dobry pomysł czy raczej kontrowersyjny, jak komentowały to niektóre media?**

Jest to jedno z kilku proponowanych rozwiązań, mających na celu zwiększenie dyscypliny przestrzegania prawa przez właścicieli pojazdów. Dane dotyczące zatrzymań dowodów rejestracyjnych pojazdów wskazują, że 40 proc. takich zdarzeń dotyczy braku ważnego terminu okresowego badania technicznego. Trzeba wziąć pod uwagę, że podobny pomysł dotyczący wprowadzenia kar za niezgłoszenie w ciągu 30 dni sprzedaży samochodu do wydziału komunikacji został niedawno przez Sejm odrzucony. Rodzi się pytanie, czy właściciel stacji kontroli pojazdów będzie mógł pobierać opłaty karne. Padła taka propozycja. Zobaczmy jak zostanie ona oceniona przez zainteresowane strony i służby prawne.

**Łatkę kontrowersyjności media przypięły także zapisom mówiącym, że poza pieczętą w dowodzie rejestracyjnym trzeba będzie wozić ze sobą specjalne zaświadczenie ze stacji diagnostycznej, że każde auto podczas przeglądu będzie fotografowane, a na przedniej jego szybie pojawi się specjalna nalepka.**

Zgodnie z obowiązującą dyrektywą 2009/40 wszystkie stacje kontroli pojazdów w Unii Europejskiej mają bezwzględny obowiązek wydawania właścicielowi pojazdu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym. W ramach prac nad nową dyrektywą 2014/45 w parlamencie europejskim odbyła się burzliwa dyskusja poświęcona tej kwestii. Na wniosek Komisji Europejskiej parlament podtrzymał jednak te zapisy w nowej dyrektywie 2014/45. Trzeba się zastanowić jak wykorzystać je w naszym systemie prawnym związanym z badaniami, rejestracją i ewidencją pojazdów. W kontekście trwającej reformy Centralnej Ewidencji Pojazdów warto ponadto znaleźć dodatkowe formy poświadczające wykonanie badania technicznego. Nie powinny przy tym generować niepotrzebnych kosztów i zwiększać biurokracji. Z kolei fotografowanie pojazdu przed badaniem technicznym i pobieranie opłat przed jego rozpoczęciem, mają ograniczyć powszechne odstępowanie przez właścicieli pojazdów od badania z chwilą, kiedy diagnosta wykryje usterki w pojeździe.

**Projekt przewiduje też, że inspektorzy Transportowego Dozoru Technicznego będą mogli się zgłaszać na badanie z uszkodzonym autem jako tajemniczy klienci. To dobry pomysł?**

Dyrektywa 2014/45 dopuszcza taką możliwość. Trzeba jednak mieć na uwadze, że są to metody operacyjne, dopuszczalne jedynie wtedy, gdy w zakresie zasad kontroli przedsiębiorców zostałyby zmienione zapisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Wówczas można zastanowić się nad tym, jak tę metodę rozsądnie wdrożyć.

**Czego, Pana zdaniem, brakuje we wstępnym projekcie nowelizacji ustawy?**

W przepisach prawa materialnego należy wyraźnie zaznaczyć, że odpowiedzialność za stan techniczny pojazdu to podstawowy obowiązek jego właściciela. Przepisy kodeksu karnego, o wykroczeniach czy cywilnego są bezwzględne i jednoznaczne, z czego większość właścicieli pojazdów nie zdaje sobie sprawy. W ramach prac nad dyrektywą 2014/45 strona polska wniosowała o odpowiednią delegację prawną w tym zakresie. Znalazła się ona w art. 4 ust. 4 dyrektywy 2014/45. Pytanie, jak ma się zachować stacja kontroli pojazdów, kiedy do badania technicznego zostanie zgłoszony pojazd objęty „akcją serwisową”, w ramach której nie został on jeszcze naprawiony. Interesuje nas również pilne wdrożenie załącznika nr XIII do dyrektywy 2007/46 dotyczącego braku nadzoru nad jakością części zamiennych do pojazdów.

**Projekt nowelizacji ustawy przewiduje też zmiany co do wymaganego wykształcenia, praktyki i szkolenia diagnostów. Czy brak odpowiednich kompetencji pracowników tej branży stanowi dziś duży problem?**

Podstawowy problem to konieczność przywrócenia wymogu posiadania dłuższej praktyki zawodowej przed uzyskaniem uprawnień diagnosty. Zgodnie z dyrektywą 2014/45 musi ona wynosić minimum 3 lata. Problemem jest też wieloletni już brak obowiązkowych, okresowych warsztatów szkoleniowych. Część środowiska doskonali swoją wiedzę w sposób dobrowolny, chociażby w formie Patronatu ITS-u nad stacjami kontroli pojazdów. Dyrektywa wprowadza jednolite obowiązki w tym zakresie dla wszystkich uprawnionych diagnostów, we wszystkich krajach członkowskich.

**Ze wspomnianej unijnej dyrektywy wynika, że nowe przepisy muszą być gotowe do 20 maja 2017 r. a stosowane od 20 maja 2018 r. Czy zmiany te nie przyjdą zbyt późno?**

Proces legislacyjny nowej ustawy trwa obecnie średnio od 1,5 roku do 2 lat. Przewiduje się, że nowe przepisy zostaną opublikowane na przełomie 2017/2018 roku. Należy zaznaczyć, że szereg przepisów dyrektywy 2014/45 wchodzi znacznie później w życie niż w 2018 r. Niektóre natomiast już zostały w Polsce wdrożone.

Autor Paweł Janas