

Prawo

Diagnosta jak strażnik



Autor: Sylwia Lewandowska-Klauza 17.12.2015



Obecnie w Polsce funkcjonuje ponad 4500 stacji kontroli - podstawowych i okręgowych. Wszystkie działają jako prywatne firmy, dlatego też muszą ze sobą konkurować, aby utrzymać się na rynku. Co jednak z odpowiedzialną misją i eliminowaniem z polskich dróg pojazdów niesprawnych pod względem technicznym?

Tweet

Pracę skp reguluje wiele dokumentów prawnych - ustaw i rozporządzeń. Dlatego też działalność gospodarcza polegająca na prowadzeniu stacji kontroli pojazdów do łatwych nie należy. A częste zmiany w przepisach prawnych wcale tego nie upraszczają. Polskie skp należą do najnowocześniejszych w Europie, mimo że przedsiębiorcy dysponują ograniczonymi środkami. Prawo w zakresie badań technicznych również jest jednym z najnowocześniejszych w Europie, jednak wymaga pewnych korekt.

Co wynika z przepisów

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Ponadto, stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość,
- 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej,
- 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań,
- 5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców

prowadzących stację kontroli pojazdów,
6) zatrudnia uprawnionych diagnostów.

Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w sierpniu br. stację kontroli pojazdów może też prowadzić podmiot niebędący przedsiębiorcą, tj.:

- 1) szkoła lub centrum kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów,
- 2) jednostka:
 - a) organizacyjna służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych,
 - b) organizacyjna podległa lub nadzorowana przez ministra obrony narodowej, ministra właściwego do spraw zdrowia, ministra właściwego do spraw nauki i szkolnictwa wyższego lub ministra właściwego do spraw transportu,
 - c) ochrony przeciwpożarowej,
 - d) systemu państwowego ratownictwa medycznego.

Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem. Sprawuje on również nadzór nad podległymi mu skp. 2. W tym zakresie starosta co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie: zgodności stacji z wymaganiami dotyczącymi tego, kto może taką działalność prowadzić, prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji. W razie konieczności wydaje on zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń. Wydając decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, wykreśla go z rejestru działalności regulowanej. W określonych przypadkach starosta może zlecić przeprowadzenie kontroli Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Szczegółowe zasady dotyczące wymagań w stosunku do skp, zasad przeprowadzania badań technicznych, wymagań w stosunku do diagnostów czy nawet opłat za badania techniczne regulują odpowiednie rozporządzenia.

Badania techniczne a wypadki drogowe

Sytuację dotyczącą prowadzenia skp twardo określają przepisy i trzeba się do nich stosować. Nie zmienia to jednak faktu, że skp na co dzień zmagają się z licznymi problemami i trudnościami, które często wynikają właśnie z obowiązujących przepisów, a raczej ich częstych zmian, o których szerzej piszemy w tym wydaniu w artykule pt.

"Zmiany, zmiany. zmiany..."

W tej chwili najgorętszą sprawą jest kwestia dostosowania polskiego prawa do unijnej dyrektywy z 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE WE (DzU UE L 127/51). Dokument wszedł w życie 19 maja 2014 r. Na dostosowanie prawa do wymogów dyrektywy mamy czas do 20 maja 2017 r. Nowe przepisy mają obowiązywać od 20 maja 2018 r. Zostało niewiele czasu, a - jak wiadomo - proces legislacyjny w naszym kraju potrafi trwać bardzo długo, w związku z czym obawy dotyczące utrzymania tego terminu mogą być uzasadnione.

Wszystkie te zmiany, licząc na to, że zostaną wprowadzone w terminie, mają zmienić podejście do badań technicznych tak kierowców, jak i samych diagnostów. Chodzi bowiem o to, aby nie tylko wystawiać papierek i kasować za niego blisko 100 zł, ale przede wszystkim dbać o to, aby nie dopuszczać do ruchu niesprawnych pojazdów. A mniej niesprawnych aut na drogach to i mniej

wypadków.

Statystyka prawdę ci powie?

W 2014 roku na naszych drogach w blisko 35 tys. wypadków zginęły 3202 osoby, a 42,5 tys. zostało rannych. Według oficjalnych statystyk policyjnych trzy najważniejsze przyczyny wypadków drogowych to: nieprawidłowe manewrowanie (np. wyprzedzanie), nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu i nadmierna prędkość. Z powodu złego stanu technicznego aut w ubiegłym roku doszło łącznie do 44 wypadków. Dla porównania, w Niemczech aż 9,2% wszystkich wypadków spowodowanych jest awarią auta lub jego złym stanem technicznym. Jaka jest więc prawda? Dyskutowano na ten temat m.in. podczas debaty w trakcie IV Ogólnopolskich Mistrzostw Młodych Mechaników, które odbyły się w Poznaniu w kwietniu br. Okazuje się bowiem, że z naszymi statystykami policyjnymi nie jest najlepiej, co potwierdził nawet raport Najwyższej Izby Kontroli, pokazując, że nie wierzą w nie nawet sami policjanci. Kontrolerzy przeprowadzili ankiety z 719 funkcjonariuszami wydziałów ruchu drogowego, których zdaniem nawet do co 10. wypadku dochodzi z powodu złego stanu technicznego aut. Zdaniem policjantów nadmierna prędkość jest mniejszym zagrożeniem na drodze niż niesprawny samochód czy zmęczony kierowca.

Tymczasem w naszym kraju skp zamiast stać na straży bezpiecznej jazdy i eliminować pojazdy niesprawne, konkurują ze sobą i walczą o przetrwanie na rynku, często przymykając oko na "drobne" usterki. A jeśli chodzi o poważniejsze uszkodzenia? Mało kto zastanawia się, jaką diagnosta bierze na siebie odpowiedzialność. I tutaj pojawia się kolejna bolączka dręcząca środowisko skp, a mianowicie kwestia szkoleń diagnostów. Przydałby się powrót do szkoleń okresowych, które pozwoliłyby nadążyć nad wprowadzanymi co jakiś czas zmianami, jak i zmiana archaicznego programu szkoleń i dostosowania go do współczesnych realiów.

Wygasające poświadczenia

Inną sprawą, niezmiernie aktualną w tej chwili dla skp, jest fakt, iż niemal co druga stacja kontroli pojazdów w Polsce musi w tym roku dokonać tzw. sprawdzenia. Łącznie dla prawie dwóch tysięcy skp wygaśnie bowiem decyzja dotycząca poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych. To oznacza, że Transportowy Dozór Techniczny będzie miał ogrom pracy i nie warto odkładać procedury sprawdzenia na ostatnią chwilę.

W całej Polsce działa obecnie ponad 4500 stacji kontroli, z czego 60% to stacje podstawowe (źródło: informacje TDT, stan na 15.05.2015.). Każda skp co 5 lat musi przejść procedurę tzw. sprawdzenia. W 2015 roku mamy do czynienia z prawdziwą kumulacją, bo dla niemal 2000 stacji wygasa wspomniana decyzja. Im bliżej grudnia 2015 roku, tym bardziej wzrastać będzie waga bezproblemowego sprawdzenia skp przy pierwszym podejściu.

- W tej sytuacji szczególnego znaczenia nabiera bezbłędne przygotowanie dokumentacji urządzeń. Praktyka odbiorowa TDT uległa przez lata ewolucji. Mówiąc wprost: pozytywne sprawdzenie pięć lat temu nie gwarantuje pozytywnej decyzji w tym roku. Jest sporo drobnych zmian w przepisach, które mogą skutkować negatywnymi decyzjami. Często przyczyną są błędy lub niekompletność dokumentacji – podkreśla Jarosław Cichoń, prezes zarządu WSOP.

Procedura sprawdzenia stacji do momentu otrzymania pozytywnej decyzji TDT trwa z reguły około miesiąca. Jeśli przedsiębiorca zwróci się do TDT na miesiąc przed zakończeniem terminu ważności ww. poświadczenia do wykonywania badań technicznych, to w momencie otrzymania decyzji negatywnej musi przerwać działalność do czasu otrzymania pozytywnej weryfikacji warunków lokalowych skp. Taka sytuacja spowodowałaby duże problemy i wymierne straty dla właściciela stacji. Część kierowców, którzy odjadą z kwitkiem już pewnie na taką stację nie wróci.

[POWRÓT](#)