

# KONIA Z RZĘDEM

## temu kto wytłumaczy po kiego diabła wprowadzono kilka lat temu „rewolucyjne” zmiany ?...

Niebawem wejdzie w życie nowa ustawa „Prawo o ruchu drogowym” a w ślad za nią stosowne akty wykonawcze. Ustawa ta wprowadza szereg zmian regulujących między innymi warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu na drogach publicznych, a także działalność właściwych podmiotów i organów w tym zakresie. Szczególnie istotne dla środowiska zajmującego się badaniami technicznymi pojazdów są proponowane rozwiązania odnoszące się do samego procesu badań technicznych jak i prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Z tego punktu widzenia najważniejszym z proponowanych rozwiązań wydaje się być artykuł 83 projektu ustawy stanowiący o nowym podziale organizacyjnym i kompetencyjnym stacji kontroli pojazdów:

Art.83:

Badanie techniczne jest przeprowadzane na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu, przez:

- 1) podstawową stację kontroli pojazdów – w zakresie:
  - a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
  - b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a, z zastrzeżeniem ust. 1a;
- 2) okręgową stację kontroli pojazdów – w zakresie:
  - a) okresowego badania technicznego wszystkich pojazdów,
  - b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a.

dodaje się ust. 1a w brzmieniu :

1a. Badanie techniczne w zakresie badań co do zgodności z warunkami technicznymi autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych, pojazdu zabytkowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym oraz pojazdu, dla którego określono wymagania

techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, a także dla którego określono dodatkowe wymagania w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego jest przeprowadzane wyłącznie przez okręgową stację kontroli pojazdów.

Powyższa zmiana brzmienia art.83 podyktowana jest przede wszystkim uwagami przedstawionymi w toku konsultacji społecznych dotyczącymi nierównego traktowania podmiotów nowo podejmujących działalność w zakresie SKP. Obecnie obowiązujące przepisy stanowią, że nie można utworzyć SKP o rozszerzonym zakresie działania – każda nowo powstająca stacja może być jedynie podstawową (o bardzo ograniczonym zakresie uprawnień) lub okręgową.

Jednym słowem zmiana ta to nic innego jak powrót do starych rozwiązań – konia z rzędem temu, kto wytłumaczy po kiego diabła wprowadzono kilka lat temu „rewolucyjne” zmiany ?...

Jednakże jeżeli interpretacja nowelizacji będzie taka, że „małe” SKP będą zobligowane do przeprowadzania badań technicznych wszystkich pojazdów o d.m.c. do 3,5 t z wyłączeniem tych o których mowa w lit. 1a to konsekwencje tego faktu będą następujące:

1. Każda SKP będzie musiała posiadać kanał o długości min. 12 m
2. Dopuszczalne będzie istnienie SKP tylko w wersji przelotowej
3. Każda linia diagnostyczna (rolki) będzie musiała posiadać certyfikat dopuszczający badania jednośladow i ciągników rolniczych
4. Każda SKP będzie musiała zostać wyposażona w przyrząd do kontroli ustawienia geometrii kół
5. Każda SKP będzie musiała zostać wyposażona w elektroniczny detektor gazu
6. Każda SKP będzie musiała zostać wyposażona w urządzenie do kontroli tłumienia drgań zawieszenia



Nietrudno wyobrazić sobie zamęt, jaki zapanuje na rynku SKP w przypadku wprowadzenia takich zmian.

Tak na marginesie, nowelizacja wprowadzająca tak istotne zmiany przepisów nadal nie likwiduje pewnej niespójności pomiędzy zapisami Rozporządzenia nr. 2250 (W sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach) a Rozporządzeniem nr. 275 (W sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów) dotyczącej badania skuteczności hamowania.

W Rozporządzeniu nr. 2250 określono dopuszczalny nacisk na pedał (dźwignię) hamulca:

Rodzaj pojazdu	hamulec roboczy		hamulec awaryjny		hamulec postojowy	
	nożny	ręczny	nożny	ręczny	nożny	ręczny
motocykl	40	40	–	–	–	–
samochód osobowy	50	20	50	40	50	40
pozostałe	70	20	70	60	70	60

natomiast w warunkach technicznych dotyczących linii diagnostycznych (załącznik nr. 3 Rozporządzenia nr. 275) nie ma mowy o mierniku nacisku na dźwignię hamulca ręcznego. Tak więc albo trzymamy się litery prawa i mierzymy naciski na hamulec ręczny albo też utrzymujemy fikcyjne zapisy i tolerujemy badania techniczne niezgodne z ustanowionym prawem.

Oprócz powyżej omówionej zmiany dotyczącej podziału i kompetencji SKP nowa ustawa w zakresie badań technicznych pojazdów i prowadzenia stacji kontroli pojazdów nowelizuje również przepisy dotyczące:
 

- konieczności ponownej rejestracji pojazdu wyrejestrowanego,

- badania technicznego pojazdu z zamontowanym dodatkowym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu,
- prowadzenia SKP przez podmioty nie będące przedsiębiorcami,
- walka z nieuczciwą konkurencją – blokada oferowania korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego.

Reasumując, co kilka lat jesteśmy świadkami dokonywania zmian w w/w przepisach pod różnymi pretekstami np. dostosowywania ich do norm unijnych. Pół biedy gdyby w tym działaniu pojawiała się jakakolwiek perspektywa osiągnięcia z góry określonego stanu. Bardziej skłaniałbym się ku stwierdzeniu, że mamy tu do czynienia z przypadkowością czy też uleganiem chwilowym naciskom lobbujących grup interesów. Można też wziąć pod uwagę po prostu zwykłe wygodnictwo polegające na dokonywaniu zmian dla „świętego spokoju”. Roszady w temacie podziału SKP i ich uprawnień są tutaj doskonałym przykładem. Kiedyś (w połowie lat dziewięćdziesiątych) podjęto próby limitowania podstawowych i okręgowych stacji kontroli pojazdów. Oczywiście wolny rynek nie znosi ograniczeń więc wycofano się z pomysłu – dzisiaj każdy, kto spełnia wymogi formalne i techniczne może uruchomić SKP. Za tym „urynkowaniem” nie poszły jednakże zmiany znoszące sztuczny podział na SKP o charakterze podstawowym i okręgowym oraz w zakresie udzielonych im uprawnień dotyczących rodzaju badań i rodzaju pojazdów. **Tak więc mamy tutaj do czynienia ze „zderzeniem” nowej rynkowej rzeczywistości ze starym podziałem SKP.**

Jaką logiką kieruje się ustawodawca ograniczając prawo do badań technicznych pojazdów wg. lit. 1a tylko do okręgowych SKP? Jeżeli założymy ten sam poziom kompetencji diagnosty, podobny standard wyposażenia SKP to dlaczego jedna stacja może a inna nie dokonywać badań wybranych grup pojazdów ?

**A gdyby tak zrezygnować z podziału na podstawowe i okręgowe stacje, a w miejsce tego podziału wprowadzić prosty zapis „Stacje Kontroli Pojazdów”?** W perspektywie kilku lat można byłoby doprowadzić do wyodrębnienia trzech stanowisk w ramach SKP np.:

- A – do badań jednośladow
  - B – do badania pojazdów o d.m.c. do 3,5 t
  - C – do badania pojazdów o d.m.c. powyżej 3,5 t
- Każda SKP mogłaby wybrać dowolną kombinację stanowisk lub tylko jedno z nich. Jeśli zaś chodzi o zakres rodzajów pojazdów to albo narzucony będzie obligatoryjnie taki sam dla każdej SKP albo też zależny będzie od warunków lokalowych i technicznych SKP.

Podsumowując, jeszcze raz warto podkreślić, że przy dzisiejszym podziale SKP nadawanie szerszych uprawnień okręgowym stacjom biorąc pod uwagę wyposażenie i kompetencje oraz brak ograniczeń ilościowo-terenowych jest pozbawiony wszelkiej logiki.

mgr inż. Mariusz Juras  
m.juras@italcom.com.pl  
691-910-612