

Warszawa, 12 lipca 2022 r.

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Apel

o zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego poprzez poprawę efektywności krajowego systemu okresowych badań technicznych pojazdów

Szanowny Panie Ministrze,

Zwracamy się z apelem o pilne wdrożenie do prawa krajowego zapisów dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Termin transpozycji dyrektywy upłynął w 2018 roku, czyli niemal cztery lata temu. Polska zobowiązała się do zreformowania systemu kontroli technicznej pojazdów, ale mimo podejmowanych prób przyjęcia nowych przepisów, do chwili obecnej nie zostały dokonane żadne zmiany legislacyjne.

Pozytywnie oceniamy procedowany w ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, zwracając się jednocześnie z apelem o uzupełnienie go o elementy niezbędne do uzdrowienia obecnego systemu i zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.

Projekt nowelizacji powinien trafić do Parlamentu jak najszybciej.

Krajowy system okresowych badań technicznych pojazdów powszechnie uznawany jest za mało skuteczny i odbiegający od standardów europejskich. Średni wiek samochodów w Polsce jest jednym z najwyższych w Unii Europejskiej - w 2019 roku wyniósł nieco ponad 14 lat wobec średniej w UE na poziomie 11,5 roku. Jednocześnie trwa intensywny import do Polski coraz starszych używanych pojazdów, przede wszystkim osobowych. W 2019 roku do Polski sprowadzono ponad 850 tys. takich pojazdów, a ich średni wiek wynosił 11,5 roku. W 2021 liczba importowanych pojazdów nieco zmalała (802 tys.), ale średni wiek pojazdu wzrósł do ponad 12 lat. Oznacza to, że na nasz rynek trafiają coraz starsze pojazdy.

Powszechne, negatywne postrzeganie obecnie funkcjonującego systemu kontroli technicznej pojazdów znalazło swoje potwierdzenie w informacji o wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli, opublikowanej już w 2017 roku, dotyczącej dopuszczania do ruchu pojazdów¹. NIK negatywnie oceniła

¹<https://www.nik.gov.pl/plik/id,13098,vp,15510.pdf>

działalność skontrolowanych organów dopuszczających pojazdy do ruchu. Negatywna ocena dotyczy zarówno sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów (SKP), jak i zatrudnionymi w nich diagnostami, a także wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów. NIK zwrócił uwagę, że nieprawidłowości podczas przeprowadzania badań technicznych pojazdów przyczyniały się do dopuszczania do ruchu pojazdów o nieprawidłowo zweryfikowanym stanie technicznym. Pojazdy, których stan techniczny nie został należycie sprawdzony mogły, nawet bezpośrednio po wyjeździe ze stacji diagnostycznych, stwarzać zagrożenie dla uczestników ruchu i środowiska. Funkcjonariusze Policji z jednostek organizacyjnych, m.in. z obszarów kontrolowanych starostw, działając w porozumieniu z NIK, ujawnili podczas kontroli drogowych pojazdów wyjeżdżających ze stacji aż 17 przypadków dopuszczenia przez diagnostów pojazdów do ruchu, pomimo ich niesprawności bądź w ogóle bez sprawdzenia stanu technicznego.

W pojazdach dopuszczonych do ruchu, policjanci ujawniali poważne niesprawności w układach: hamulcowym, zawieszenia, kierowniczym i oświetlenia. Usterki te stanowiły podstawę do stwierdzenia przez diagnostę negatywnego wyniku badań technicznych. O tym, że po drogach porusza się znaczna liczba pojazdów niesprawnych technicznie, stanowiących potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa, świadczą wyniki przeprowadzonej przez NIK analizy przyczyn zatrzymania dowodów rejestracyjnych przez organy kontroli ruchu drogowego. Wynikało z niej, że organy te kwestionowały przede wszystkim sprawność układów: kierowniczego, hamulcowego i wydechowego, a także zawieszenia pojazdu i oświetlenia.

Najnowszy projekt nowelizacji ustawy, mającej za zadanie transpozycję przepisów unijnych, został opublikowany i skierowany do uzgodnień i konsultacji w październiku 2020 roku, a po uzyskaniu akceptacji Stałego Komitetu Rady Ministrów w lutym 2022 roku został skierowany do Komisji Prawniczej. Z dokumentacji dostępnej w fiszce procesu legislacyjnego na stronach RCL wynika, że nadal nie osiągnięto kompromisu w zakresie brzmienia projektu. Przyjęty przez Radę Ministrów projekt powinien trafić do Parlamentu jak najszybciej.

Procedowany obecnie w ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym wprowadza istotne, idące w dobrym kierunku zmiany m.in. w zakresie wzmocnienia skuteczności nadzoru nad funkcjonowaniem stacji kontroli pojazdów, zapewnieniem wysokich kwalifikacji i niezależności diagnostów czy też dodatkowych czynności dokumentujących prawidłowe wykonanie badania technicznego. Zakres nowelizacji zapewnia transpozycje kluczowych elementów dyrektywy w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, jednak w niewystarczający sposób adresuje specyficzne problemy ujęte w rekomendacjach NIK i kwestie sygnalizowane przez środowisko właścicieli stacji kontrolnych oraz diagnostów.

Pozytywnie oceniając większość proponowanych w nowelizacji zmian zwracamy jednak uwagę, że do uzdrowienia obecnego systemu niezbędne jest dokonanie dalej idących zmian, mających za zadanie z jednej strony skuteczniejszą eliminację z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie, stwarzających realne zagrożenie na drogach i emitujących nadmierne ilości zanieczyszczeń, a z drugiej strony musi to zostać zapewnione w sposób nie pogarszający sytuacji ekonomicznej przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Nakładanie na przedsiębiorców kolejnych obowiązków wymagających inwestycji i podnoszenia kwalifikacji diagnostów bez stworzenia warunków do prowadzenia opłacalnej działalności gospodarczej może doprowadzić do zamknięcia dużej liczby stacji i dalszego pogorszenia

jakości pracy na tych, które nadal będą funkcjonować. Uwzględniając powyższe zwracamy się z apelem o uzupełnienie, w ramach rządowego procesu legislacyjnego lub już na etapie prac parlamentarnych, projektu nowelizacji ustawy prawo o ruchu drogowym o następujące kwestie:

a) uszczelnienie systemu rejestracji w Polsce używanych pojazdów importowanych poprzez skuteczniejszą weryfikację dokumentacji przedkładanej podczas pierwszej rejestracji pojazdu

Obecne przepisy obowiązujące w Polsce w niewystarczający sposób uniemożliwiają zarejestrowanie w Polsce pojazdu, który na skutek uszkodzeń w wyniku kolizji (wypadek) lub zdarzeń losowych (powódź) został uznany w innym państwie za niespełniający wymogów bezpieczeństwa. W takich przypadkach adnotacje w dokumentach rejestracyjnych wydanych za granicą jednoznacznie wskazują, że pojazd nie podlega ponownej rejestracji z uwagi na stan techniczny. Obecny system krajowy nie umożliwia skutecznej weryfikacji tych informacji co powoduje, że pojazd niedopuszczony do ruchu w innym państwie może z powodzeniem zostać zarejestrowany w Polsce po pozytywnym wyniku badania technicznego. Część takich pojazdów jest legalizowana z naruszeniem prawa. Dlatego też proponujemy, aby w zapisach projektu ustawy o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym zawrzeć przepis nakładający na diagnostę obowiązek weryfikacji dokumentów rejestracyjnych pojazdu wydanych w kraju jego pochodzenia pod kątem możliwości ponownej rejestracji, a w przypadku stwierdzenia iż pojazd nie został trwale dopuszczony do ruchu (brak możliwości ponownej rejestracji), diagnosta umieszcza stosowny wpis o braku możliwości ponownej rejestracji na karcie pierwszego badania technicznego oraz dokonuje stosownego wpisu do Centralnej Ewidencji. Dzięki temu organ właściwy dla rejestracji pojazdu uzyska podstawę do odmowy zarejestrowania takiego pojazdu.

b) przechowywanie dokumentacji fotograficznej obecności pojazdu na badaniach technicznych w zewnętrznej bazie danych, a nie na terenie stacji kontroli pojazdów

Proponowany w projekcie przepis nakładający obowiązek dokumentowania obecności pojazdu na badaniach technicznych poprzez wykonanie zdjęć jest dobrym rozwiązaniem. Jednak proponowane nałożenie obowiązku na właściciela stacji do przechowywania fotografii przez okres pięciu lat budzi wątpliwości. Z jednej strony wymaga dokonania określonych inwestycji sprzętowych (aparatury fotograficznej, drukarki ew. pamięć masowa, rejestry) oraz nakładu pracy przy prowadzeniu zgromadzonej dokumentacji, z drugiej natomiast nie zabezpiecza w pełni przed nieuczciwymi praktykami (uzupełnianie lub podmiana fotografii). Proponujemy zatem, aby projekt uzupełnić o zapisy nakładające na diagnostę obowiązek przesłania do zewnętrznej bazy danych (np. CEPiK) dokumentacji fotograficznej pojazdu po zakończeniu badania technicznego. Przechowywanie dokumentacji fotograficznej na serwerach CEPiK w praktyce uniemożliwią ingerencję osób nieuprawnionych.

c) podniesienie opłat dodatkowych za wykonanie badania technicznego po upływie 30 dni od daty ich ważności oraz wprowadzenie obowiązkowej weryfikacji ważności badań technicznych pojazdu przy wystawianiu polisy OC.

Dotychczasowe przepisy w niewielkim bardzo stopniu penalizują brak ważnego badania technicznego. W przypadku stwierdzenia takiej sytuacji podczas kontroli drogowej, jeszcze do niedawna sprawcy wykroczenia groził jedynie niewysoki mandat od 20 do 500 zł, bez

punktów karnych. Obecnie górna kwota takiego mandatu została podniesiona do kwoty 3000 zł, ale nadal sprawca nie otrzymuje punktów karnych z tego tytułu. Niskie zagrożenie karą powoduje, że po polskich drogach porusza się znaczna ilość pojazdów bez ważnych badań technicznych. Należy podkreślić, że istnieje tu duży dysonans pomiędzy karą za brak polisy OC (dużo wyższa, stała stawka wynosząca obecnie 6 020 zł) a karą za brak ważnego badania technicznego, mimo że to w tym drugim przypadku dochodzi do rzeczywistego zagrożenia dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego. W celu zaadresowania tego problemu proponujemy uzupełnienie projektu ustawy o następujące kwestie, zmieniające przepisy również innych ustaw:

- podwyższenie proponowanej w nowelizacji opłaty dodatkowej za wykonanie badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty z obecnych 100%, przy czym wpływy z tej opłaty powinny zasilać zarówno konto Transportowego Dozoru Technicznego jak również stacji kontroli pojazdów;
- zaostrzenie konsekwencji poruszania się pojazdem bez ważnych badań technicznych poprzez ustalenie w taryfikatorze stałej, wysokiej kwoty mandatu dla tego wykroczenia oraz przyznaniem punktów karnych dla właściciela pojazdu;
- wprowadzenie obowiązku weryfikacji przez ubezpieczyciela wystawiającego/przedłużającego polisę OC w CEPiK, czy ubezpieczony i zarejestrowany w kraju pojazd posiada ważne badanie techniczne. W przypadku braku ważnych badań technicznych powinna nastąpić automatyczna odmowa zawarcia/przedłużenia ważności polisy OC. Rozwiązanie to wydaje się logicznym uzupełnieniem ostatnio wprowadzonej możliwości kontroli konta punktów karnych użytkownika pojazdu i ustalania na tej podstawie wysokości składki przez ubezpieczyciela.

Powyższe propozycje zmian ustawowych nie wyczerpują listy koniecznych zmian w krajowym systemie badań technicznych pojazdów. Część wymaganych zmian wymaga nowelizacji aktów prawnych niższej rangi, czyli rozporządzeń. Dlatego też apelujemy, aby wraz ze skierowaniem projektu ustawy do Parlamentu do konsultacji zostały skierowane projekty nowelizacji rozporządzeń Ministra Infrastruktury celem wprowadzenia następujących zmian:

- urealnienie, w porozumieniu ze środowiskiem właścicieli stacji diagnostycznych, wysokości opłaty za przeprowadzenie badań technicznych i wprowadzenie mechanizmu jej automatycznej waloryzacji (wysokość opłaty pozostaje bez zmian od 2004 roku!);
- uzupełnienie katalogu czynności kontrolnych podczas badania technicznego, mających na celu m.in. obowiązkową weryfikację obecności i poprawności działania systemów mających na celu ograniczenie wpływu na środowisko i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń (filtry cząstek stałych DPF, katalizatory, systemy AdBlue, systemy EGR) wraz z przeprowadzeniem obowiązkowej diagnostyki komputerowej dla pojazdów wyposażonych w silniki diesla, wyposażonych w złącze diagnostyczne OBD.

Przekazując niniejszy apel wraz z propozycjami zmian pragniemy zwrócić uwagę, że mają one na celu zwiększenie bezpieczeństwa na naszych drogach poprzez skuteczniejszą eliminację z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie oraz emitujących nadmierne ilości zanieczyszczeń do powietrza. Nie

rozwiązują natomiast w całości problemu napływu nadmiernej liczby starych pojazdów używanych, wycofywanych na innych rynkach europejskich. Mogą one jednak przyczynić się do ograniczenia importu pojazdów w złym stanie technicznym i stanowić rozwiązanie pomostowe do czasu wprowadzenia, uwzględnionej na liście tzw. kamieni milowych warunkujących akceptację Krajowego Programu Odbudowy, reformy podatkowej w sektorze transportu, zakładającej wprowadzenie nowego podatku rejestracyjnego oraz podatku od posiadania pojazdu, których wysokość będzie uzależniona od poziomu emisji zanieczyszczeń emitowanych przez pojazd.

Lista sygnatariuszy:

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju

Warszawski Alarm Smogowy

Kongres Ruchów Miejskich

Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych Konfederacji Lewiatan

Polska Izba Rozwoju Elektromobilności



**Warszawski
Alarm Smogowy**



Polska Izba Rozwoju
Elektromobilności



**Kongres
Ruchów
Miejskich**

