

Wystąpienie Warszawa 17.12.2012 r

Temat: Omówienie kwestii związanych z badaniami technicznymi pojazdów, w szczególności dotyczących rzetelności i jakości wykonywanych badań technicznych, a także nadzoru nad badaniami technicznymi oraz jego efektywnością.

- I. Rzetelność BT.
- II. Jakość wykonywanych BT.
- III. Nadzór nad BT i jego efektywność.

Bardzo dziękujemy za zaproszenie nas na to forum dyskusyjne. Przechodząc do meritum należy zauważyć, że zasygnalizowane problemy mają tak szeroki wymiar, że przeznaczony nam czas uważamy za zbyt mały.

W pierwszej części wystąpienia chcę skupić się na najważniejszych zagadnieniach wyróżnionych w temacie dyskusji,

Ad I. - rzetelność BT.

W naszym środowisku nie ma problemu z rzetelnością BT. My tutaj mamy problem z brakiem rzetelności przy ocenie naszego środowiska, Albowiem, to także dzięki nam i naszej codziennej rzetelności setki tysięcy pojazdów poruszają się bezpiecznie po drogach każdego dnia i każdej nocy.

W 2011 r. po naszych drogach jeździło ponad **23 mln** pojazdów, w tym ponad **17 mln** samochodów osobowych. I te miliony, także dzięki nam są podstawą do jednoznacznego stwierdzenia: nasza codzienna praca jest od lat gwarantem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W 2011 r. niewłaściwy stan techniczny dróg był przyczyną 93 wypadków, w wyniku których śmierć poniosły 4 osoby, a 117 zostało rannych. Zaś w tym samym okresie stan techniczny pojazdu był przyczyną tylko 80 wypadków, w których zginęło 5 osób, a rany odniosło 97, przy braku jakiegokolwiek wiarygodnych danych o tym, że jakkolwiek część winy w tym zakresie ponosi nasze środowisko.¹

W dostępnym w Internecie raporcie Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego sporządzonego przez zespół profilaktyki o wypadkach drogowych w Polsce na stronie 37 czytamy:

W roku 2010 miało miejsce **38 832** wypadków drogowych. Z czego tylko **66** wypadkowym zanotowano w wyniku niesprawności technicznej pojazdów. Przy czym trzeba podkreślić, że za stan techniczny odpowiada właściciel pojazdu.

Dlaczego o tym mówię? Bo na niesprawności techniczne pojazdów, które były przyczyną 66 wypadków, **to w 50% braki oświetlenia.**

Trudno, żeby diagności odpowiadali za spalone żarówki, spalone bezpieczniki, jeżeli pojazd sprawdzamy najczęściej 1 raz w roku.

Dlaczego nie dyskutujemy nad poprawą edukacji technicznej kierowców pojazdów, w zakresie codziennej sprawności technicznej pojazdu, a nie okazjonalnej, celem wykonania badania okresowego.

¹ Sprawozdanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za rok 2011, przyjęte przez Rząd RP w czerwcu 2012 r.

Jeszcze raz podkreślam: w całej grupie wypadków spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów, ilość czynów karalnych i zawinionych przez naszych kolegów jest tak niska, że statystycznie nieistotna. Czyli nie liczy się i nie ma wpływu na stan BRD.

I z tego punktu widzenia rozważanie i prowadzenie publicznych debat o rzetelności wykonywanych badań przez diagnostów samochodowych uważam za niestosowne.

Ad II. Jakość BT.

Tu i tam słyhać uwagi do jakości naszej pracy. A to lobbyści z Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, a to Związek Dealerów Samochodowych piszą coś na ten temat. Spróbujmy więc zmierzyć się z tym zagadnieniem.

Jakość BT jest wypadkową dwóch podstawowych czynników: przygotowania zawodowego oraz oprzyrządowania stanowiska pracy na SKP.

Jakość oprzyrządowania stacji jest na najwyższym europejskim poziomie i myślę, że bez problemu moje słowa potwierdzi przedstawiciel TDT.

Jedną z niewielu rzeczy jakich nam brakuje w trakcie codziennej pracy jest dostęp do danych technicznych znajdujących się w Centralnej Ewidencji Pojazdów, które to dane codziennie, sumiennie nieodpłatnie przekazują do tej ewidencji diagności. Pomimo corocznego budżetu około 100 mln zł, system ten dalej nie działa należycie i jest zamknięty dla naszego środowiska. Dane techniczne uzyskane online poprawiły by jakość naszego badania.

Jeżeli chodzi o przygotowanie zawodowe diagnostów samochodowych jest ono dotychczas na wysokim technicznym poziomie.

Jednakże przygotowanie techniczne, to jest jedna ze składowych przygotowania zawodowego. Kolejnym elementem tego przygotowania jest aspekt prawny, związanym z jakością obowiązującego nas prawa.

Ciągłe zmiany obowiązującego diagnostów prawa o ruchu drogowym oraz rozporządzeń z nim związanych bardzo utrudniają nam wykonywanie naszego zawodu, Nieprecyzyjność zapisów daje możliwość wielu interpretacji, co w efekcie skutkuje różnym wykonywaniem badań w poszczególnych starostwach.

Na przykład.

Określenie terminu następnego badania technicznego,

Określenie dokumentu odpowiadającego dowodowi rejestracyjnemu

Najnowsze rozporządzenie MON z dnia 9 listopada poz 1364 wchodzące w życie z dniem 20.12.2012r. w zakresie i sposobie przeprowadzania badań technicznych powołuje się na rozporządze155 poz1232 nieobowiązujące od dnia 08.10.2012r.

Przykłady można by mnożyć

Jeżeli w dyskusji pozwolicie mi państwo ponownie wystąpić, wykaże więcej

sprzeczności i niejednoznaczności przepisów, do zwyczajnych błędów w rozporządzeniach, za które odpowiada diagnosta zabraniam uprawnień zgodnie z art. 84 ust. 3 PoRD,. Zapis tego artykułu jest precedensem niespotykanym w innych zawodach.

Ad III.

Nadzór nad BT i jego efektywność.

Myślę, że na temat nadzoru nad wykonywanymi badaniami technicznymi i jego efektywności nie powinien wypowiadać się kontrolowany. Jednakże zasadnym było by rozważyć powierzenie tego nadzoru naszemu środowisku, podobnie jak to się dzieje w innych zawodach zaufania publicznego. Stosowną formą była by ustawa o zawodzie diagnosty i samorządzie zawodowym.

Wnioski:

Nie rozumiemy dlaczego jesteśmy pomawiani i oczerniani przez niektóre środowiska, skoro z wcześniej przytoczonych danych statystycznych wynika, że nasza rola w zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie rodzi i nie powinna rodzić żadnych zastrzeżeń.

Jednakże mam nadzieję, że w swoim wystąpieniu wykazałem, że należy dyskutować nad jakością i rzetelnością stanowionego prawa.

Dziękuję

Za zarząd
Prezes OSD

Waldemar WITEK