



Warszawa, dnia 2 kwietnia 2013 r.

Pan

Tadeusz Jarmuziewicz

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej

/w miejscu/

W wyniku forum dyskusyjnego jakie zostało zwołane przez Pana Ministra Tadeusza Jarmuziewicza w dniu 17 grudnia 2012 roku, powołana została grupa robocza, zadaniem której było sformułowanie propozycji rozwiązań strategicznych systemu badań technicznych pojazdów. W skład grupy roboczej weszli przedstawiciele następujących organizacji: Transportowego Dozoru Technicznego, Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych, Związku Powiatów Polskich, Związku Dealerów Samochodów oraz POLGAS Sp. z o.o.

Wszystkie spotkania grupy roboczej odbywały się w siedzibie Transportowego Dozoru Technicznego.

Pierwsze spotkanie odbyło się w dniu 16 stycznia 2013 roku, na którym to spotkaniu wszyscy uczestnicy grupy roboczej przedstawili problemy, które ich zdaniem wytyczają kierunek działań niezbędnych do podjęcia w celu poprawy systemu badań technicznych pojazdów a w szczególności poprawy ich jakości. Po spotkaniu tym zostały sformułowane tezy, które zostały rozesłane do wszystkich członków grupy roboczej, którzy wnieśli do nich swoje uwagi. Tezy te zostały szczegółowo omówione na dwóch spotkaniach grupy roboczej, jakie odbyły się w dniach: 4 i 27 lutego b.r. Po spotkaniach tych tezy zostały sformułowane ponownie i rozesłane do wszystkich uczestników grupy roboczej, którzy wnieśli do nich swoje uwagi. Zebrane uwagi zostały zamieszczone w załączniku i przesłane do ponownej

analizy, w celu zapoznania się z nimi, aby w dniu 2 kwietnia 2013 roku wypracowana została wspólna wersja tez, z jednoczesnym określeniem terminu ich realizacji jako działania krótko i długoterminowe.

Andrzej Kolasa (TDT)

Jan Bożewicz (TDT)

Leszek Turek (PISKP)

Rafał Sosnowski (STM)

Waldemar Witek (OSDS)

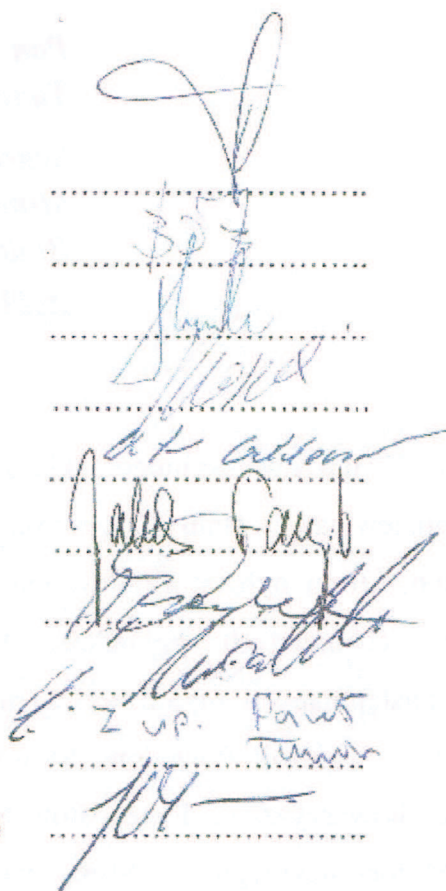
Jakub Faryś (PZPM)

Alfred Franke (SDCM)

Grzegorz Kubalski (ZPP)

Marek Konieczny (ZDS)

Jerzy Maliński (POLGAS Sp. z o.o.)


The block contains handwritten signatures in blue ink corresponding to the names listed on the left. The signatures are written over a series of horizontal dotted lines. The signatures are: Andrzej Kolasa, Jan Bożewicz, Leszek Turek, Rafał Sosnowski, Waldemar Witek, Jakub Faryś, Alfred Franke, Grzegorz Kubalski, Marek Konieczny, and Jerzy Maliński.

Załącznik do notatki z dnia 02.04.2013 roku.

Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości, wypracowana przez grupę roboczą powołaną w przedmiotowej sprawie

Lp.	Teza	Uzasadnienie	Poparcie dla tezy	Tryb wdrożenia
I.	Wprowadzenie ujednoliconych programów funkcjonujących na SKP (rejestr badań technicznych SKP). Określenie minimalnych standardów systemów teleinformatycznych do obsługi SKP	Działania te mają na celu wprowadzanie możliwości przysyłania informacji dotyczących przeprowadzonych badań i ich wyników w systemie ON-LINE. Ponadto możliwość umieszczenia tych informacji w systemie CEP oraz udostępnienie ich diagnostom. Propozycja ułatwi wykonywanie badań, prowadzenie statystyk i monitorowanie jakości badań technicznych. Propozycja ta ma również doprowadzić do obowiązku archiwizacji wyników badań ze wskazanych urzędów - w pierwszym etapie w formie wydruków na papierze lub elektronicznej. lub w formie dokumentów elektronicznych dołączonych do rejestru badań		2
Ia.	Stworzenie centralnego rejestru badań technicznych pojazdów oraz ich wyników dostępnych ON-LINE.	Natomiast docelowo programy mają umożliwiać archiwizację wyników badań w wersji elektronicznej. bezpośrednio z urzędów. Docelowo wyniki badań mają być przysyłane online do CEP co wymaga aby urzędzenia już teraz sprzedawane były do tego przystosowane	Poparcie zgłosiło dziewięć organizacji.	2
Ib.	Wprowadzenie obowiązku archiwizacji wyników badań ze wskazanych urzędów kontrolno - pomiarowych.	Od 2004 roku na stacjach obecnie działa już co najmniej kilka programów do prowadzenia elektronicznego rejestru badań technicznych pojazdów. W kontekście powyższego niezasadnym jest przechowywanie wydruków w formie papierowej. Wydruki takie powinny być digitalizowane i umieszczane w bazie programu. Dodatkowo należy stwierdzić, że obecnie przy przysyłaniu danych do CEP wprowadzono już jednolity format wymiany danych pomiędzy różnymi systemami do prowadzenia rejestru badań (plik XML) i stojmy na stanowisku, że należy zachować różnorodność programów		1

A 10 12-02 17.07.07

507

Jlu

1

	na rynku a jedynie wprowadzić w oparciu o nie jednolity standard wymiany danych.		
2.	Stworzenie centralnego rejestru stacji kontroli pojazdów oraz uprawnionych diagnostów.	W chwili obecnej brak jest dokładnej informacji o działających stacjach kontroli pojazdów, jak również informacji o osobach uprawnionych wykonujących badania techniczne pojazdów. Tego rodzaju informacje są niezbędne do prawidłowego funkcjonowania systemu badań technicznych. Informacje dotyczące liczby działających SKP, ich lokalizacji jak również diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów na terenie Rzeczypospolitej Polskiej są rozproszone i znane są jedynie w starostwach. Transportowy Dozór Techniczny posiada jedynie informacje dotyczące liczby wydanych decyzji dla SKP, jak również liczbę wydanych zaświadczeń potwierdzających zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów, po listopadzie 2004 roku. Dostęp do informacji o ilości i adresach SKP powinien być jawny.	Poparcie zgłosiło dziewięć organizacji. 1
3.	Wprowadzenie zapisów określających minimalne wymagania dla ośrodków szkolących diagnostów – działalność gospodarcza w zakresie prowadzonych szkoleń powinna być działalnością regulowaną.	Obecny stan prawny zgodzić, z którym działalność w zakresie szkolenia diagnostów jest działalnością wolnorynkową, nie sprawdza się. W obecnej chwili nie istnieją żadne wymagania dla ośrodków prowadzących szkolenia, m.in.: – w zakresie kwalifikacji osób prowadzących szkolenia, – zaplecza dydaktycznego, – możliwości danego ośrodka do przeprowadzania szkolenia praktycznego na SKP, itd. Brak wymagań dla podmiotów (ośrodków) prowadzących szkolenia oraz brak nadzoru nad tymi podmiotami (ośrodkami) jest m.in. powodem niskiej jakości szkoleń oraz niedostatecznego przygotowania osób starających się o wydanie uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.	Poparcie zgłosiło dziewięć organizacji 1

4.	Wprowadzenie obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów.	Wprowadzenie obowiązkowego okresowego szkolenia ma na celu utrzymywanie wiedzy diagnostów na wysokim poziomie oraz cykliczne jej aktualizowanie i utrwalanie, m.in. w zakresie kryteriów oceny stanu technicznego oraz sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, jak również ma na celu przeciwdziałanie zacieraniu się już posiadanej wiedzy. Tempo zmian przepisów dotyczących badań technicznych pojazdów oraz postęp w konstrukcji i wyposażeniu pojazdów wymaga ciągłego i systematycznego doskonalenia. Proponowany okres między szkoleniami co dwa lata. Szkolenia w odstępstwie 2 lat powinny spełnić w/w założenia, przy czym nie powinno stosować się egzaminów końcowych do każdego szkolenia, gdyż jedynie skomplikowałoby to procedury formalne. Potwierdzenie odbycia szkolenia powinno zostać dostarczone staroście. W przypadku nie dostarczenia staroście stosownego potwierdzenia o odbyciu szkolenia, będzie powodował zawieszeniem uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.	Poparcie zgłosiło dziewięć organizacji.	1
5.	Wprowadzenie w przepisach jednoznaczego zapisu zobowiązującego diagnostę do tego, aby rozpocząć badania technicznego pojazdu poprzedzone było: - identyfikacją i wykonaniem dokumentacji fotograficznej - wpisaniem numeru badanego pojazdu do rejestru badań, - pobraniem opłaty za badanie techniczne przed jego wykonaniem.	Niniejsza propozycja ma na celu zobowiązanie diagnosty do rejestrowania, w rejestrze badań technicznych pojazdów, wszystkich badań przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów, a zatem wyeliminowanie badań wykonywanych w sposób nieformalny co będzie miało istotny wpływ na stwierdzenie rzeczywistego stanu technicznego floty pojazdów (ilość negatywnych badań w odniesieniu do roczników pojazdów, etc.). W przypadku każdego przeprowadzonego badania technicznego w rejestrze zostało zamieszczonych min. 3 zdjęć badanego pojazdu. Stan licznika pojazdu wpisywany jest przez diagnostę	Poparcie zgłosiło dziewięć organizacji.	1
6.	Stworzenie centralnego rejestru danych homologacyjnych pojazdu	W przypadku stwierdzenia w trakcie badania technicznego, że badany pojazd został poddany modyfikacji, diagnosta bez dostępu do tego	Ośmiem organizacji popiera propozycję.	2

10/17-2017
P.T. 44
507
Jh
3

dającego możliwość dostępu on-line diagnoście	rodzaju danych nie jest w stanie ocenić, czy przeprowadzone przez użytkownika pojazdu modyfikacje, wykraczają poza zakres homologacji, przez co będą miały wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Na podstawie suchych danych homologacyjnych nie można stwierdzić czy pojazd był faktycznie przerabiany. Natomiast należy rozstrzygnąć problem obowiązku zgłaszania przez właściciela pojazdu zmian konstrukcyjnych nienaruszających zapisów dowodu rejestracyjnego. (Np. modyfikacje zawieszenia, układu wydechowego, itd. Uprawniony diagnosta w większości wypadków z dokumentacją homologacyjną lub bez, nie jest w stanie dokonać sprawdzenia zgodności kompletacji typu/wariantu/wersji pojazdu. Ponadto badania w skp mają być zgodnic z dyrektywą WE „proste, szybkie i tanie”. Zatem najpierw powinno być zgłoszenie modyfikacji pojazdu przez właściciela, potem ocena zmian, jeżeli to konieczne przez np. rzeczoznawcę a potem badania w skp. Reasumując, modyfikacje pojazdu bez deklaracji właściciela zwykle są niemożliwe do wykrycia w warunkach SKP i dostęp do danych homologacyjnych tego niestety nie zmieni. Należy rozważyć możliwość wprowadzenia ad-hoc bezpłatnego dostępu do już istniejącej bazy tj. katalogu ITS, co ograniczy ewentualne koszty i problemy z wprowadzeniem i utworzeniem nowej bazy. Z systemu tego obecnie korzystają powszechnie Starostowie. SDCM wyraża pozytywną opinię w kwestii samego utworzenia centralnego rejestru danych homologacyjnych pojazdów, jednakże opowiada się przeciw wprowadzaniu zapisów iż rejestr ten ma służyć diagnostom do weryfikacji czy samochód został poddany modyfikacjom. Wspominana czasami drewniana lawka montowana w samochodzie nie jest właściwym argumentem, gdyż przepisy jasno określają i w dowodzie rejestracyjnym jest napisane, ile miejsc ma samochód. Powstaje tu pytanie co diagnosta będzie miał uczynić z tą wiedzą gdy na przykład stwierdzi:	Jedna organizacja jest przeciwna.
---	--	--

		1. Kierowca wymieniał zwykle reflektory na oświetlenie ksenonowe - warunki techniczne opisane w ustawie mówią dokładnie, co jeszcze taki zestaw musi mieć: spryskiwacze i samopoziomowanie. I to decyduje, czy pojazd można dopuścić do ruchu, czy nie, a nie wpis w karcie homologacji pojazdu. 2. Układ wydechowy posiada chromowane końcówki, a one również nie są w wyposażeniu homologowanym, ale jeśli mają wpływ na zachowanie się układu to zostanie to wychwycone na testie spalin. Zablokowanie możliwości robienia takich usprawnień ograniczy możliwość sprzedaży części do "tuningu". ponieważ każda zmiana poza wyposażeniem homologowanym może być zakwestionowana. Warto tu podkreślić iż wielokrotnie części oferowane przez producentów samochodów na tak zwany rynek wtórny z logiem producenta samochodu to też nie te same części z których został zmontowany samochód na taśmie produkcyjnej. Po to przyjęto Dyrektywę dot. homologowania części, żeby części, które podlegają takim wymaganiom były homologowane również jako części zamienne i serwisowe. Idąc tym tropem okaże się, że nie można samochodu naprawić, bo miał inne części podczas homologacji. Teza ta to zbędny i groźny zapis mogący prowadzić do nadużyć diagnostów wobec kierowców, którzy dokonali modyfikacji lub tylko naprawy samochodu bo wystarczy, że diagnosta stwierdzi, że klocki miały być ATF, a są Bosch. SDCM postuluje o wykreślenie tezy, a co najmniej modyfikację w zadanym w tabeli zakresie.			
7.	Stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badania techniczne.	Celem tej regulacji jest urealnienie faktycznej liczby pojazdów używanych w danym przedsiębiorstwie. Jest to istotne z wielu punktów widzenia, m.in. regulacja ta będzie eliminować przypadki, kiedy podmiot wykazuje zarejestrowany pojazd w celu uzyskiwania korzyści z tytułu ulg podatkowych, natomiast pojazd nie jeździ i nie jest przedstawiany do okresowych badań technicznych. Brak	Dziwięć organizacji zgłosiło poparcie proponowanej tezy.	1	

		wiarygodnej informacji o rzeczywistej ilości użytkowanych pojazdów prowadzi do uniemożliwienia podjęcia decyzji w aspektach formalnych.		
8.	Wprowadzenie zapisów w prawie nakładających na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych oraz odpowiedzialności posiadacza dowodu rejestracyjnego za stan techniczny pojazdu. Wprowadzenie sankcji za niedotrzymanie terminów PRD w związku z przejściem własności.	Celem tej propozycji jest zdyscyplinowanie właścicieli pojazdów do przedstawiania pojazdu w celu wykonania badania technicznego. Obecnie obowiązek wykonywania badań technicznych jest nagiętnie łamany przez właścicieli pojazdów wobec braku jakichkolwiek sankcji z tego tytułu. Użytkownicy pojazdów nie czują się odpowiedzialni za stan techniczny pojazdów. Zaproponowana teza jest powiązana z tezą nr 9 i 10. Użytkownicy pojazdów są bezkarni za używanie samochodu, bez ważnych badań, oraz za brak zgłoszenia zmian do WK. W związku z powyższym uważają, że mogą robić dowolne przeróbki pojazdu bezkarnie. Powinny zostać wskazane sankcje, jakie miałyby być nakładane na właściciela pojazdu. Należałoby również uwzględnić wprowadzenie sankcji w postaci punktów karnych i jednoznaczego zapisu w taryfikatorze mandatów za brak ważnego badania technicznego pojazdu.	Dziewięć organizacji zgłosiło poparcie propozycji. 1	
9.	Wprowadzić możliwość dokonywania czasowego wycofania z ruchu wszystkich rodzajów pojazdów.	Celem tej propozycji jest danie możliwości właścicielom pojazdów, które w dłuższej perspektywie nie będą użytkowane, czasowego ich wycofania i w rezultacie nie przedstawiania ich do badań technicznych. Jedną organizacją zgłosiła zastrzeżenie co do tezy, iż możliwość wycofania czasowego wyrejestrowania pojazdu zwiększy „szarą strefę” złamowania pojazdów. Organ rejestrujący dokonujący czasowego wycofania z ruchu zatrzymuje w depozycie dowód rejestracyjny oraz tablice rejestracyjne pojazdu. Wycofanie możliwe będzie na okres jednego roku. Nie podjęcie dokumentów oraz tablic rejestracyjnych spowodowało będzie konieczności uiszczenia opłaty administracyjnej w kwocie 1000 PLN	Osiem organizacji zgłosiło poparcie propozycji. Jedną organizacją zgłosiła sprzeciw, co do propozycji. 1	
10.	Wprowadzić system określania daty następnego badania liczonej od daty pierwszej rejestracji pojazdu.	Zaproponowana teza ma ścisłe powiązanie z tezą nr 8 i 9. Propozycja ma umożliwić wcześniejsze wykonanie badania (do 30 dni od wyznaczonego terminu okresowego badania technicznego), przy	Dziewięć organizacji zgłosiło poparcie 1	

		założeniu, iż termin kolejnego badania technicznego będzie ustalany w odniesieniu do daty pierwszej rejestracji. System ten ułatwi i uprości właścicielom pojazdów ich użytkowanie, oraz wyeliminuje przypadki użytkowania pojazdu po terminie ważności badania. Powyższa propozycja nie będzie powodowała skracania okresu ważności badania technicznego, w przypadku wykonania wcześniejszego badania a będzie jedynie dawała właścicielowi pojazdu możliwość wykonania wcześniejszego badania technicznego.	propozycji.	
11.	Dostosowanie cennika do aktualnie obowiązującego rozporządzenia dotyczącego zakresu i sposobu wykonywania badań technicznych pojazdów (ujednolicenie zapisów, przejrzysty przekaz).	Obecnie obowiązujący cennik za badania techniczne pojazdów, nie jest dostosowany do przepisów dotyczących sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, które dwukrotnie były już zmieniane całkowicie od czasu wejścia tego cennika w życie, tj. od 2004 roku. Jednocześnie powinien pojawić się zapis umożliwiający automatyczną, coroczną waloryzację o wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszany przez GUS, przy czym pierwsza waloryzacja winna zawierać wskaźnik obejmujący okres od czasu wprowadzenia obecnie obowiązującego cennika (2005). Podstawą funkcjonowania cennika badań technicznych pojazdów pozostają ceny netto. Urealnienie cen za badanie techniczne poprzez uwzględnienie inflacji od 2004r. oraz wzrost podatku VAT, a także wzrostu obciążeń w związku z proponowanymi nowelizacjami prawa. Należy uwzględnić również wprowadzenie kar finansowych za nie stosowanie się do cen urzędowych za badania techniczne.	Dziewięć organizacji zgłosiło poparcie propozycji.	1
12.	Wprowadzenie zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę czołową pojazdu dokumentujące pozytywny wynik badania technicznego.	Wprowadzenie zaproponowanej zasady poprzez np. oznakowanie pojazdu, który przeszedł z wynikiem pozytywnym okresowe badanie techniczne zdatości drogowej, poprzez zamieszczenie naklejki na szybę pojazdu lub tablicy rejestracyjnej, w znacznym stopniu ułatwi to organom kontrolującym wychwytywanie pojazdów bcz ważnych badań technicznych, a tym samym zdyscyplinuje użytkowników pojazdów do systematycznego przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Brak nalepkki jest tożsamy z brakiem ważnych badań technicznych a sankcje tożsame ze wskazanymi w uzasadnieniu do tezy nr 8.	Dziewięć organizacji poparło propozycję.	1






13.	Modyfikacja zapisów o odnośnię sankcji w stosunku do diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów – gradacja kary.	Istnieje potrzeba wprowadzenia gradacji sankcji wobec diagnostów, niewłaściwie wykonujących badania techniczne. Obecnie istnieje jedna kara – cofnięcie uprawnień do wykonywania badań przez Starostę i zakaz wykonywania zawodu przez okres 5 lat. Sankcje powinny być dostosowane do wagi i uchybień w odniesieniu do popełnionych błędów przez diagnostę podczas przeprowadzonego badania.	Dziewięć organizacji poparto propozycję. 1	
14.	Wprowadzenie zasady okresowej kontroli i kalibracji urządzeń kontrolno – pomiarowych stanowiących wyposażenie stacji kontroli pojazdów zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia, przez uprawnionego do tego rodzaju działalności specjalistyczny serwis.	Dotychczas stosowany system kontroli eksploatacyjnej wyposażenia kontrolno – pomiarowego, w praktyce ogranicza się jedynie do terminowego wypełniania, przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP, lub przez wyznaczonego pracownika stacji, karty okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzenia lub przyrządu bez jego sprawdzenia. Wprowadzenie obowiązku cyklicznych kontroli oraz kalibracji urządzeń kontrolno-pomiarowych, przez osoby posiadające odpowiednią wiedzę, dokumentację oraz sprzęt kalibracyjny, będzie miało realny wpływ na podniesienie rzetelności oraz wiarygodności przeprowadzanych badań technicznych pojazdów. Cykliczne kontrole przez uprawnionego (specjalistyczny) serwis uzależnione powinny być nie tylko w odniesieniu do czasu, ale do ilości wykonywanych badań. Brak poświadczeń wydanych przez specjalistyczny serwis spowoduje sankcje wynikające z art. 83b ustawy PoRD.	Dziewięć organizacji poparto zaproponowaną tezę. 1	
15.	Uznanie działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność licencjonowaną lub wymagającą zezwolenia.	Wszystkie organizacje zgadzają się z wprowadzeniem systemu racjonalizacji powstawania nowych stacji kontroli pojazdów. Według opinii PISKP stacja kontroli pojazdów pełni rolę reprezentanta Państwa w zakresie zapewnienia obywatelom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Obecny niczym nie limitowany wzrost ilości stacji doprowadził, do konkurencji o Klienta kosztem jakości badań technicznych co prowadzi do licznych patologii w tym unikania wykonywania badań z wynikiem negatywnym. Obecnie stacje prowadzi wiele osób, które nie mają żadnego doświadczenia i wiedzy w zakresie techniki samochodowej. Dla nich inwestycja w wybudowanie SKP ma być jedynie środkiem do uzyskania szybkiego zarobku. Z naszego doświadczenia wynika, że skala patologii na takich stacjach jest największa, albowiem na drugi plan schodzi jakość badań	PISKP uważa, że problem lawinowego wzrostu stacji jest główną przyczyną obniżenia jakości badań technicznych. 1	

		technicznych a najważniejszy jest sukces ekonomiczny. Otwarcie nowej stacji w rejonie, gdzie już funkcjonuje wiele innych, a potrzeby społeczne w zakresie badań są zaspokojone, powoduje zaostrezenie walki konkurencyjnej o klienta a tym samym obniżenie jakości wykonywanych badań. Przedsiębiorcy i diagnosta zakładają, że aby liczyć się nadal na rynku nie mogą wykonywać badań niezgodnie z wolą ich klientów, bez względu na stan ich pojazdów, co stoi całkowicie w sprzeczności z ideą obligatoryjnych badań technicznych. W naszej ocenie trudno pogodzić interes publiczny jakim jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym z koniecznością konkurencji poprzez przedsiębiorcę z coraz większą nieuczciwą konkurencją na rynku. Działalność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być w pełni działalnością wolnorynkową. Konieczne jest uchylenie art. 83 ust. 2 ustawy, oraz wprowadzenie zapisu, iż działalność związana z prowadzeniem SKP jest działalnością wymagającą uzyskania licencji od Starosty. Obecnie działający przedsiębiorcy otrzymują licencję z mocy prawa. Natomiast otwierający SKP powinni otrzymywać licencję, o ile spełnione będzie kryterium nienasyconia rynku w danym powiecie wg wskaźnika np. uzależnionego od ilości pojazdów zarejestrowanych, w przeliczeniu na działające linie diagnostyczne. Starostwa powinny podawać do informacji publicznej o liczbie badań wykonanych w roku poprzednim.		
16.	Zmiana kompetencji organów sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów poprzez rozdzielenie kompetencji do kontroli w obszarze administracyjnym i kontroli obejmującej wyposażenie kontrolno – pomiarowe stacji kontroli pojazdów oraz jakość badań technicznych pojazdów.	Należy sprecyzować kompetencje jednostki dokonującej kontroli. Potencjalnie należy rozważyć umożliwienie przeprowadzenia kontroli w sposób niezapowiedziany (wylączenie tego rodzaju kontroli z art. 83 ust. 3 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej), jak również umożliwienie upoważnionej jednostce do skierowania pojazdu na powtórne badanie techniczne. Szczegóły rozwiązania wymagają dokładniejszej analizy.	Dziewięć organizacji poparło zaproponowaną tezę.	I
17.	Przegląd wymagań stawianych kandydatom na diagnostów.	Przegląd stawianych wymagań jest konieczny w celu wypracowania takiej ich poprawy, która usprawni a tym samym zabezpieczy napływ nowych kandydatów do zawodu diagnosty.	Dziewięć organizacji poparło zaproponowaną	I

		Ponadto zdaniem uczestników spotkania zasadnym byłoby rozważenie wprowadzenia odpowiednich zapisów w prawie, nakładających na osoby, które dopiero uzyskały prawo do wykonywania badań technicznych, do odbycia stażu. Staż miałby być odbyty na stacji kontroli pojazdów pod opieką uprawnionego diagnosty, pod nadzorem Starosty. Dopiero po odbyciu takiego stażu, osoba taka uzyskiwałaby prawo do wykonywania zawodu diagnosty samochodowego.	tezę.	
18.	Wprowadzenie stosownych zapisów w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, uznających za przedsiębiorcę podmioty takie jak: szkoły kształcące w kierunku samochodowym, jednostki budżetowe i samorządowe, wojsko, policja.	Powyższa regulacja usankcjonuje te podmioty, które obecnie prowadzą SKP na zasadzie praw nabytych, a nie są przedsiębiorcami w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Obecnie podmioty takie jak: szkoły kształcące w kierunku samochodowym, jednostki budżetowe i samorządowe, wojsko, policja, itp. czyli jednostki, które nie są przedsiębiorcami w myśl ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, a które prowadzą stacje kontroli pojazdów, w większości przypadków będą mogły je prowadzić do dnia 31 grudnia 2015 roku, tj. do dnia, kiedy będzie obowiązywał przepis wynikający z art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2009 roku o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2009 r. Nr 97, poz. 802). Po tej dacie jednostki takie nie będą mogły uzyskać poświadczenia Dyrektora TDT, w skutek czego będą one musiały zakończyć swoją działalność gospodarczą związaną z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów i wykonywaniem badań technicznych pojazdów. Poprawka sankcjonuje obecne status quo – nie ma potrzeby odkładać tego w czasie. Wiele takich podmiotów uzyskało lub zamierza uzyskać fundusze unijne dla rozbudowy istniejących stacji. Brak pełnego i definitywnego uregulowania działania takich jednostek jest zasadniczo barierą dla ich rozwoju.	Dziewięć organizacji poparto zaproponowaną tezę. I	
19.	Powołanie grupy roboczej do przeglądu aktów prawnych związanych z badaniami technicznymi, rejestracją pojazdów oraz warunkami technicznymi pojazdów.	Powołanie takiej grupy miałoby na celu przegląd wszystkich aktów prawnych dotyczących badań technicznych pojazdów wypracowanie zapisów, oraz zaproponowanie takich zmian przepisów „niejasnych” lub „martwych”, które ograniczyłyby możliwość ich dowolnej interpretacji. Obecne przepisy dotyczące badań technicznych pomimo, że są wielokrotnie nowelizowane zawierają nadal wiele niejasności.	Dziewięć organizacji poparto zaproponowaną tezę I	

		Wpływa to negatywnie na jakość pracy SKP, diagnostów i Starostów. Cykliczny przegląd przepisów w oparciu o spostrzeżenia podmiotów ze środowiska osób, które je wykonują może przyczynić się do poprawy ich jakości.		
20.	Wprowadzenie zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów.	Celem powyższego unormowania byłoby zabronienie przekazywania korzyści majątkowych w dowolnej postaci klientom stacji kontroli pojazdów, co wyeliminowałoby niezdrową konkurencję z obszaru działalności regulowanej. Proponuje się aby wprowadzone rozwiązania były analogiczne do tych określonych w prawie farmaceutycznym, zabraniających reklam aptek i punktów aptecznych oraz ich działalności.	Dziwięć organizacji poparło zaproponowaną tezę	1
21.	Podkreślenie w ustawie PoRD niezależności diagnosty w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów.	Wprowadzenie zapisów ma ograniczyć wpływ osób trzecich na decyzję diagnostów w związku z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Propozycją OSDS było stworzenie ustawy – o zawodzie diagnosty.	Teza popierana przez dziwięć organizacji.	1
22.	Rozszerzenie listy dodatkowych badań technicznych o: – dodatkowe badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu; – dodatkowe badanie na wniosek policji lub Inspekcji Transportu Drogowego celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu;	Zaproponowana teza zdaniem uczestników spotkania jest konieczna ze względu na niewystarczające obowiązujące w chwili obecnej rodzaje badań technicznych. Zdaniem organizacji konieczne jest np. wprowadzenie badania technicznego pojazdu we wskazanych przez funkcjonariusza w obecności funkcjonariuszy Policji lub ITD, obszarach lub badania pojazdu „na życzenie właściciela” w celu upewnienia się co do stanu technicznego pojazdu.	Dziwięć organizacji poparło zaproponowaną tezę	1

Tryb wdrożenia:

- 1- Cel krótkoterminowy
- 2- Cel długoterminowy

[Signature]

110 p17 - P.D. 1.7. ak

307

[Signature]

[Signature]