

KRS 0000432754
NIP 6121850723
REGON 021988736

Konto BANK BGŻ
oddział Bolesławiec
05 2030 0045 1110 0000 0250 6010

e-mail biuro@osds.org.pl

strona www.osds.org.pl

OSDS/2014/10/7

Świątoszów dnia 25.10.2014 r.

Pan Zbigniew Rynasiewicz
Sekretarz Stanu

Ministerstwo
Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4,
00-926 Warszawa

dotyczy: DTD-IV-020-3ksbt/MK/14 zajęcia stanowiska w sprawie projektu rozporządzenia z dnia 03 października 2014 r. Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

Szanowny Panie Ministrze

Po analizie projektu rozporządzenia z dnia 03.10.2014 r. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych przedstawia poniżej swoje stanowisko wraz z propozycjami zmian.

Według oceny Stowarzyszenia rozporządzenie w proponowanym brzmieniu budzi wiele kontrowersji i w większości zapisów stoi w konflikcie zarówno z ustawą Prawo

o Ruchu Drogowym jak i obowiązującymi Dyrektywami czym wprowadza aberrację w pełnym już zawłości prawnych systemie badań technicznych pojazdów mechanicznych.

W odniesieniu do wyszczególnionej w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosownych przy tych badaniach, propozycji dodania w § 2 po ust. 2 nowy ust. 2a następującej treści:

„2a. W odniesieniu do pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, wykonuje się jedynie zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w pkt 8a działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, pod warunkiem, że pojazd ten jest pojazdem, o którym mowa w:

- 1) art. 81 ust. 4 pkt 1 i pkt 2 lit. a ustawy, albo 2) art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b, jeżeli termin ważności badania technicznego określony w dokumentach, o których mowa w tym przepisie, nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalony na podstawie art. 81 ust. 5-10 ustawy”*

.uważamy, że sugerowane zapisy są nieprzemyślane i zbędne (podlegające wykreśleniu), ponieważ wprowadzą niepotrzebny chaos informacyjny. Tak skonstruowane zapisy zmian determinują ustawodawcę do wprowadzenia nowego rodzaju „okresowego badania technicznego”, którego w żaden sposób nie definiuje na dzień dzisiejszy Ustawa - Prawo o ruchu drogowym. De facto proponowanymi zapisami ustawodawca wprowadziłby nowy rodzaj badania technicznego pojazdu sprowadzonego z kraju o ruchu lewostronnym obejmującym zakresem identyfikację pojazdu, kontrolę widoczności w lusterkach, homologację świateł drogowych i mijania, świateł przeciwmgławych tylnych oraz wyskalowania prędkościomierza. Należy w tym momencie wskazać, że w obowiązującym stanie prawnym, istnieją już zapisy pozwalające dopuścić przedmiotowe pojazdy do ruchu na terenie RP i dlatego bezcelowym jest wprowadzanie nowych procedur, skoro procedury w tym zakresie istnieją już w obrocie prawnym.

Zwracamy uwagę, że priorytetem w celu dopuszczenia pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego kategorii M1 winno być wprowadzenie zmian w załączniku do rozporządzenia, na podstawie których zostaną określone warunki i wymagania jakie powinny spełnić niniejsze pojazdy w celu uzyskania pozytywnego wyniku

badania technicznego.

W odniesieniu do zaproponowanych zmian w §2 projektu rozporządzenia, dotyczących załącznika nr 1 w dziale I w tabeli (zmienianego rozporządzenia) przedstawiamy odniesienie się Stowarzyszenia do nich zgodnie z numeracją projektu..

a) w pkt 0.2. po lit. g. dodaje się lit. h w brzmieniu:

h) Brak dokumentu potwierdzającego objęcie pojazdu świadectwem homologacji typu WE pojazdu; dotyczy pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 4 pkt 1.		X	
--	--	---	--

komentarz OSDS: brak jest podstawy do wprowadzania tegoż zapisu, gdyż jest to zapis ustawowy dotyczący wyłącznie organów rejestracyjnych. W myśl powyższego zapisu pojazd nowy nie będzie podlegał badaniom technicznym.

b) w pkt 3.3. po lit. d. dodaje się lit. e i f w brzmieniu:

e) Nieoryginalne (niehomologowane) lusterka.		X	
f) W pojeździe przystosowanym konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) brak zapewnienia minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym, określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, sprawdzonego zgodnie z procedurą określoną w załączniku nr 10; nie dotyczy pojazdów wyposażonych w lusterka zewnętrzne oznakowane zgodnie z regulaminem nr 46 EKG ONZ seria poprawek 02 lub wyżej.		X	

komentarz OSDS: Proponowany zapis w naszej ocenie jest bezpodstawny. Powyższą kwestię reguluje pkt. 3.3 litera c poz. 996, a doprecyzowuje go regulamin 46 EKG ONZ seria poprawek 2 lub wyżej. Co więcej zapis będzie zapisem martwym bez możliwości weryfikacji na SKP w trakcie badania technicznego ze względu na fakt umieszczenia znaków homologacyjnych pod obudową lusterka – na SKP nie wolno demontować elementów pojazdu przez uprawnionego diagnostę.

c) w pkt 4.1.1 po lit. o dodaje się lit. p w brzmieniu:

p) Nieoryginalne (niehomologowane) światła drogowe i mijania.		X	
--	--	---	--

komentarz OSDS: Wprowadzanie w/w zapisu jest bezpodstawne w związku z dopuszczeniem pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. W miejsce proponowanego zapisu sugerujemy niniejszy zapis:

„Brak asymetryczności w światłach mijania wymaganej przepisami dla pojazdów przystosowanych do ruchu prawostronnego”.

d) w pkt 4.5.1. po lit. k dodaje się lit. l w brzmieniu:

l) Nieoryginalne (niehomologowane) światło/a przeciwmgłowe tylne.		x	
--	--	---	--

komentarz OSDS: Brak podstaw wprowadzania tak sprecyzowanego zapisu. Uważamy, że sprawę w właściwy sposób reguluje pkt 4.5.

e) w pkt 7.8. po lit. d dodaje się lit. e w brzmieniu:

e) Brak wyskalowania prędkościomierza w km/h albo jednocześnie w km/h i mph.		x	
---	--	---	--

Komentarz OSDS: Zmianę uważamy za zasadną.

f) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

8a. Pojazd konstrukcyjnie przystosowany do ruchu lewostronnego
8a.0. Identyfikacja pojazdu – należy wykonać zgodnie z pkt 0
8a.1. Widoczność – należy wykonać zgodnie z pkt 3.1. – 3.3.
8a.2. Światła drogowe i mijania – należy wykonać zgodnie z pkt 4.1.
8a.3. Światło/a przeciwmgłowe tylne – należy wykonać zgodnie z pkt 4.5.1, 4.5.3. – 4.5.4.
8a.4. Prędkościomierz – należy wykonać zgodnie z pkt 7.8.

Komentarz OSDS: zmiana całkowicie zbędna, zwłaszcza w kontekście przedstawionych

komentarzy powyżej.

Niestety z przykrością musimy stwierdzić, że w projekcie **brak jest istotnych zmian, mających na celu dopuszczenie do ruchu na terytorium RP pojazdów kategorii M1 przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego**, które to można wdrożyć poprzez zmianę zapisów w załączniku do rozporządzenia, a które będą stwarzały możliwość określenia pozytywnego wyniku badania technicznego dla przedmiotowych pojazdów, dlatego też proponujemy wprowadzenie zmian w treści istniejącego zapisu:

pkt 2.2.2 lit d

d) Kierownica umieszczona z prawej strony w pojazdach o liczbie kół większej niż trzy, których prędkość jest większa niż 40 km/h, innych niż pojazdy zabytkowe.	X	X
---	---	---

na następujący zapis:

d) Kierownica umieszczona z prawej strony w pojazdach o liczbie kół większej niż trzy, których prędkość jest większa niż 40 km/h, innych niż pojazdy zabytkowe. (nie dotyczy pojazdów kategorii homologacyjnej M1)	X	X
--	---	---

W odniesieniu do §1 pkt. 3 projektu rozporządzenia powinien on być całkowicie wykreślony i nie brany pod uwagę, ponieważ zdaniem OSD-u pozostaje w sprzeczności z regulaminem 46 EKG ONZ seria poprawek 2 lub wyżej, zapisem o którym mowa w art. 83 ust. 4 ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzeniem w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów z dnia 10 lutego 2006 r. (Dz.U. 2006 nr 40 poz. 275) Dodatkowo wyposażenie pojazdów samochodowych w lusterka reguluje załącznik nr 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Ponadto należy rozważyć, czy pojazdy przystosowane do ruchu lewostronnego w momencie dopuszczenia ich do ruchu na terytorium RP nie powinny otrzymywać adnotacji w dowodzie rejestracyjnym, że posiadają kierownicę po prawej stronie (przykładowo LHD). Obawiamy się, że po badaniu przed pierwszą rejestracją na terytorium RP w przedmiotowych pojazdach mogą być wykonywane niekontrolowane w żaden sposób zmiany konstrukcyjne (przełożenie kierownicy z prawej na lewą stronę). Ponadto powyższe zmiany nie będą zalegalizowane dodatkowym badaniem technicznym na SKP. Diagnosta przeprowadzający

kolejne okresowe badania techniczne pojazdu bez takiej adnotacji, może podejść do kontroli i może nie dostrzec zmian, mogących mieć wpływ na Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Tym bardziej, że mogą być one dokonywane przed pierwszym badaniem technicznym takiego pojazdu lub następnym (po zarejestrowaniu w kraju) przez nieuprawnione podmioty gospodarcze lub też przez samego użytkownika pojazdu. Adnotacja taka powinna trafiać nie tylko do Centralnej Ewidencji Pojazdów i za jej pośrednictwem zostać udostępniona diagnostom, ale również powinna być także dostępna za pomocą strony internetowej historiapojazdu.gov.pl, dla wszystkich potencjalnych nabywców takiego pojazdu. Uważamy, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju ma teraz ku temu odpowiednią sposobność w związku z prowadzonym projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Projekt procedowany zgodnie z wykazem prac legislacyjnych Rady Ministrów: 472).

Słusznym natomiast, zdaniem Stowarzyszenia byłoby wprowadzenie badania dodatkowego sprawdzającego przystosowanie pojazdu kategorii M1 do ruchu prawostronnego w zakresie oświetlenia tj. świateł mijania, światła przeciwmgłowego oraz wyskalowania licznika które mogło by potwierdzić przystosowanie pojazdów z ruchu lewostronnego do prawostronnego. Powyższe badanie wykonywane byłoby w pojazdach importowanych przystosowanych do ruchu lewostronnego przed pierwszą rejestracją w kraju. Jednakże wprowadzenie takiego badania wymagało by zmiany cennika, a koszt takiego badania mógłby wynosić 20,00 PLN.

Dodatkowo należy podkreślić, że projekt nie uwzględnia uwag i wniosków jakie w ostatnim czasie sygnalizuje OSDS przysyłając do MliR propozycję uzupełnienia (zmianę) niektórych przepisów przedmiotowego rozporządzenia.

Poprzez wprowadzenie zmian stosownie do inicjatywy i prowadzonych uzgodnień w tej sprawie, projekt mógłby rozwiązać najważniejsze problemy środowiska diagnostów, które na codzień pracuje na podstawie zmienianego rozporządzenia zmuszony tym samym do wykonywania swych obowiązków niezgodnie z warunkami zawartymi w zmienianym rozporządzeniu.

Mając powyższe na uwadze wnioskujemy o dopisanie następujących zmian (dotyczących Dz.U. z 2012 poz 996 z późniejszymi zmianami):

Zmiany załącznika nr 1 w dziale I w tabeli

Istniejący zapis budzący kontrowersje i wiele interpretacji:

0. IDENTYFIKACJA POJAZDU	
0.1. Tablice rejestracyjne	Ogłędziny i pomiary.

na

0. IDENTYFIKACJA POJAZDU	
0.1. Tablice rejestracyjne (nie dotyczy pojazdów importowanych przed pierwszą rejestracją w kraju).	Ogłędziny i pomiary.

oraz zmianę zapisu w pkt. 0.2.

0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)/numer nadwozia/podwozia/ramy	1. Ogłędziny i pomiary. 2. Porównanie zapisów w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie ogłędzin i badań. 3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. 4. Ustalenie nieznanych lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy - opinia rzeczoznawcy). <i>Uwaga:</i> W przypadku braku danych postępuje się w szczególny sposób określony w dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia.
---	--

na

0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)/numer nadwozia/podwozia/ramy	1. Ogłędziny i pomiary. 2. Porównanie zapisów w dowodzie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym lub karcie pojazdu lub pokwitowaniu, o którym mowa w art.132 ust. 2 ustawy ze stanem faktycznym lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie ogłędzin i badań. 3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. 4. Ustalenie nieznanych lub nowych danych pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 13 ustawy - opinia rzeczoznawcy). <i>Uwaga:</i> W przypadku braku danych postępuje się w szczególny sposób określony w dziale II załącznika nr 2 do rozporządzenia.
---	---

Zmianę załącznika nr 3 na (proponycja OSDs – zmiany w dotychczasowym załączniku na czerwono):

WZÓR

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU

(Strona 1)

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU			
			NR 1)
<i>(pieczęć stacji kontroli pojazdów)</i>			
Marka	Typ, model handlowy	Kategoria pojazdu ²⁾ (o ile dane są dostępne)	Nr rejestracyjny
Rodzaj pojazdu	Rodzaj badania, czynności:	Oznaczenie kraju rejestracji ³⁾	Nr identyfikacyjny (VIN) nr nadwozia/podwozia/ramy
WYNIK BADANIA⁴⁾		1 Pozytywny (P) 2 Negatywny (N)	
Data pierwszej rejestracji za granicą ⁵⁾		pieczęć identyfikacyjna, (podpis) pieczęć imienna uprawnionego diagnosty	
Data pierwszej rejestracji w kraju ⁶⁾			
Odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania (o ile dane są dostępne) ⁷⁾			
Data przeprowadzanego badania			
Następny termin badania do			

(Strona 2)

1. Uwagi ⁸⁾	
2. Pojazd (nie)⁹⁾ odpowiada dodatkowym warunkom technicznym przewidzianym dla:	
(podpis i pieczęć imienna uprawnionego diagnosty)	

Objaśnienia do wzoru:

- 1) Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 8 do rozporządzenia). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru zaświadczenia dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”.
- 2) O ile dane zostały ustalone na podstawie świadectwa homologacji, decyzji zwalniającej pojazd z homologacji, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego udzielonego na dany pojazd przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- 3) **Wpisać oznaczenie kraju rejestracji zgodnie z normą ISO3166-1. alfa-2**
- 4) Pozycje 1, 2 po przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu wypełnia się przez wyraźne skreślenie treści niemającej w danym przypadku zastosowania. W przypadku potwierdzenia przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne pojazdu pozycje 1 i 2 skreśla się i wypełnia się pkt 2 na drugiej stronie zaświadczenia.
- 5) Dla pojazdu sprowadzonego z zagranicy data pierwszej rejestracji za granicą jest datą pierwszej rejestracji.
- 6) **Dla pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 października 2004 r. lub pojazdu nowego data pierwszej rejestracji w kraju jest datą pierwszej rejestracji.**
- 7) O ile dotyczy.
- 8) Należy wpisywać przekroczone parametry administracyjne w zakresie mas, wymiarów, nacisków oraz ich wartości, ustalone dane niezbędne do rejestracji pojazdu, stwierdzone niezgodności z warunkami technicznymi pojazdów, stwierdzone usterki wraz z podaniem numeru z kolumny pierwszej, odpowiedniego opisu usterki z kolumny trzeciej, oraz oceny z kolumny czwartej załącznika nr 1 i/lub 2, ograniczenia przy zezwoleniu na używanie pojazdu i jego termin, a także: informacje dotyczące wyposażenia pojazdu w zamontowane urządzenie techniczne z podaniem numeru i daty wystawienia protokołu i decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego oraz zapis informujący o braku w dowodzie rejestracyjnym miejsca przeznaczonego na odpowiedni wpis oraz inne uwagi.
- 9) Niepotrzebne skreślić oraz wpisać potwierdzenie przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne lub spełnienie dodatkowych warunków technicznych. W przypadku badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy, należy wpisać odpowiednio: jeden z punktów wymienionych w:
 - art. 86a ust. 9 pkt 1-2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (z późn.zm.) lub
 - art. 4a pkt 9a lit. a-b ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (z późn.zm.) lub
 - art. 5a pkt 19a lit. a-b ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (z późn.zm.)

UWAGA:

Na wzorze zaświadczenia dopuszcza się stosowanie w tle znaków firmowych podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów z zastrzeżeniem, że barwa znaków i miejsce umieszczenia znaków nie pogorszy czytelności zaświadczenia.

Konkludując należy zauważyć, że projekt został przygotowany bez konsultacji z Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Diagnostów Samochodowych pomimo deklaracji pomocy ze strony Stowarzyszenia w tworzeniu projektów aktów prawnych dotyczących badań technicznych pojazdów przez Departament Transportu Drogowego. Niestety większość proponowanych zmian jest nie merytoryczna i może zintensyfikować nieczytelność (brak czytelności) i tak już w wielu kwestiach kontrowersyjnych zapisów. Z przykrością musimy stwierdzić, że prośby OSDs-u o przegląd obowiązujących przepisów pozostają w dalszym

ciagu bez echa, a przepisy tworzone są z pośpiechem, bez należytej staranności. Nie dość tego pomimo wypracowania przez Grupę Roboczą też już w kwietniu 2013 r, tylko Ministerstwo Spraw Wewnętrznych podjęło kroki, aby je wprowadzić w życie.

W związku z powyższym wnioskujemy o powołanie Grupy Roboczej przy Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju celem poprawy przepisów dotyczących badań technicznych oraz zmian w Prawie Ruchu Drogowym dostosowujących te akty prawne do dyrektywy 2009/40/WE oraz do zmieniającej ją dyrektywy 2014/45/UE, gdyż zaproponowane zmiany są zmianami priorytetowymi, lecz nie wyczerpują propozycji zmian zgłaszanych przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów- Samochodowych

Zgodnie z

Prezes OSDS

Waldemar Witek

Waldemar Witek

Do wiadomości:

a/a