

XII Konferencja „Stacje Kontroli Pojazdów – 2016”

Dyrektywa „45” – stan przygotowań do unifikacji



OTWARCIE OBRAD XII KONFERENCJI

DOROCZNA KONFERENCJA ORGANIZOWANA PRZEZ POLSKĄ IZBĘ STACJI KONTROLI POJAZDÓW ODBYŁA SIĘ TYM RAZEM 20 MAJA W ZAKOPANEM I ZGROMADZIŁA PRAWIE TRZYSTU PRZEDSTAWICIELI ŚRODOWISKA ZWIĄZANEGO Z BADANIAMI TECHNICZNYMI POJAZDÓW

Zgodnie z hasłem przewodnim jej uczestnicy jako jedni z pierwszych mogli poznać stan przygotowań do wdrożenia unijnej Dyrektywy „45” i usłyszeć propozycje zmian w polskim prawie przygotowywane przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

Minister Jerzy Szmیت oraz Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Bogdan Oleksiak przystali do zgromadzonych okolicznościowe listy, odczytane w trakcie obrad przez Jerzego Króla – Naczelnika Wydziału Warunków Technicznych Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Obecny był też Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego Jan Urbanowicz.

Jerzy Król w swoim wystąpieniu przedstawił projekt nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Omówił projektowane definicje, m.in.: urządzenia transportu osobistego, modułu przyczepy, przyczepy modułowej, cechy identyfikacyjnej, numeru rozpoznawczego, rodzaju pojazdu, badania technicznego pojazdu, stacji kontroli pojazdów i diagnosty. Szczegółowo odniósł się do art. 67 dotyczącego odstępstw od warunków technicznych pojazdu, które według projektu wyda-

wać będzie dyrektor TDT. Skomentował wprowadzenie przyrzeczenia wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów, zwane „promesą”.

W odniesieniu do badań technicznych pojazdów Jerzy Król szczegółowo omówił kwestie nowego wyznaczania terminu następnego badania, nowego rodzaju badań dodatkowych, badania technicznego ciągnika rolniczego poza SKP, nowy podział SKP na podstawowe, okręgowe oraz oddziały terenowe TDT. Zaznaczył, że według projektu dyrektor TDT będzie prowadzić rejestr przedsiębiorców i diagnostów, a także sprawować nadzór nad SKP.

Przedstawiciel ministerstwa przedstawił też planowane wymagania w zakresie wykształcenia i praktyki dla kandydatów na diagnostów, zgodnie z którymi wymagane będzie wykształcenie średnie oraz kwalifikacje M.12. i M.18. lub wykształcenie wyższe w zakresie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów, którego program kształcenia obejmuje obszary związane z pojazdami w zakresie: mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, materiałów i technologii materiałów, elektroniki, elektryki, układów elektronicznych pojazdów, systemów informatycznych. Wymagane są ponadto trzy lata praktyki w stacji obsługi pojazdów, stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów.

Nowelizacja zakłada obowiązkowe, odbywane co dwa lata, dwudniowe warsztaty doskonalenia zawodowego, stopniowanie kar dla diagnostów oraz nowy rodzaj działalności gospodarczej w zakresie ośrodków szkolenia diagnostów. Rejestr i nadzór nad ośrodkami



UDZIAŁ W SPOTKANIU WZIĘŁO PRAWIE 300 PROFESJONALISTÓW Z WIĄZANYCH Z TECHNICZNYMI BADANIAMI POJAZDÓW



PREZYDIUM I HASŁO PRZEWODNIE TEGOROCZNEJ KONFERENCJI



OBRADY ODBYWAŁY SIĘ W ZAKOPIAŃSKIM HOTELU MERCURE KASPROWY

szkolenia diagnostów ma prowadzić i sprawować dyrektor ITS. Projekt zakłada utworzenie Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów.

Jerzy Król przedstawił również pakiet czterech rozporządzeń dotyczących blokad alkoholowych oraz założenia nowelizacji rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, które wejdą w życie 1 lipca 2016 r. (z wyjątkiem Działu II, który ma obowiązywać od 1 stycznia 2017 r.).

Do wystąpień cieszącym się największym zainteresowaniem uczestników można zaliczyć prelekcje przedstawicieli Ministerstwa Cyfryzacji i Centralnego Ośrodka Informatyki, przedstawiające procedury, dotyczące prowadzenia ewidencji i przesyłania wyników badań technicznych do CEP-u 2.0. W swoich referatach prelegenci szczegółowo omówili problemy, jakie mogą wystąpić we współpracy SKP online z CEP-em 2.0.

Główną sesję merytoryczną zamknęło wystąpienie Leszka Turka – Prezesa Zarządu PISKP, który zdiagnozował przyczyny wszystkich nieprawidłowości w funkcjonowaniu SKP i podkreślił konieczność kompleksowego spojrzenia na kwestię naprawy systemu badań technicznych. M.in. odniósł się do problemów wynikających z podporządkowania działalności związanej z wykonywaniem badań technicznych zasadom wolnorynkowym. Przedstawiając wyrok Trybunału C-168/14 w sprawie pytania prawnego hiszpańskiego Sądu Najwyższego, udowodnił, że działalność w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie jest usługą i może być objęta systemem zezwoleń w celu ochrony konsumentów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, co również podkreśla dyrektywa 2014/45/UE. Prezes Izby przypomniał obowiązujące Polskę daty, do których należy wprowadzić zmiany prawne wymagane przez dyrektywę. Omówił poszczególne definicje, przypomniał o konieczności

wprowadzenia systemu stopniowania kar dla diagnostów i wprowadzenia nowej tabeli opłat. Podczas sesji dyskusyjnej wielu uczestników konferencji wyraziło obawy dotyczące planowanego podziału SKP oraz nowych uprawnień i zakresu działania SKP oddziału terenowego TDT. Propozycje przedstawione przez Jerzego Króla w najbliższym czasie zostaną oddane do konsultacji społecznych w ostatecznym kształcie. W momencie, gdy znana będzie całość proponowanych zmian, Izba przygotowuje swoje wnikliwe stanowisko merytoryczne.

Partnerami tegorocznej konferencji były firmy: Unimetal – największy polski producent sprzętu diagnostycznego, AutoWatch Polska – generalny importer oraz dystrybutor blokad alkoholowych szwedzkiego producenta AutoWatch oraz Maha Polska – przedstawiciel jednego z największych w Europie producentów stanowisk diagnostycznych, podnośników pojazdów oraz różnych urządzeń kontrolnych.

FOT. PISKP

FOT. PISKP