

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/2015/05/850

Świątoszów dnia 29.05.2015 r.

Pan Zbigniew Rynasiewicz
Sekretarz Stanu

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

dotyczy: DTD.IV.0211.5.2015..mk.8 zajęcia stanowiska w sprawie projektów rozporządzeń
(numery z wykazu prac legislacyjnych: 519, 529, 530, 536) Ministra Infrastruktury
i Rozwoju

Szanowny Panie Ministrze

Po analizie projektów rozporządzeń Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych przedstawia poniżej stanowisko wraz z propozycjami zmian w zakresie:

1. w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej,
2. zmieniające rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. Nr 65, poz. 343),
3. zmieniające 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 (Dz. U. poz. 996 oraz z 2013 r. poz. 1675),
4. zmieniające rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz

przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2261 oraz z 2009 r. Nr 155, poz. 1233).

Ad1

Według oceny Stowarzyszenia rozporządzenie w proponowanym brzmieniu wzbudza wiele kontrowersji i wprowadza kolejną aberrację w pełnym meandrów i niejasności systemie prawnym dotyczącym badań technicznych pojazdów. Należy zwrócić uwagę, że wymogi techniczne zapisane w rozporządzeniu zostały obwarowane np. polską normą PN-EN 50436-1; 2014, która jest dostępna odpłatnie i nie jest dokumentem wymaganym na Stacji Kontroli Pojazdów.

Kolejnym faktem, na który pragniemy zwrócić uwagę jest zapis w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym art. 66:

„1d. Pojazd silnikowy i pojazd szynowy może być wyposażony w blokadę alkoholową montowaną przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela.”

W myśl powyższego rozporządzenie dotyczące wymogów technicznych blokady alkoholowej powinno zawierać wzmiankę o certyfikacie montażu wydanym przez producenta blokady alkoholowej wyposażającego pojazd w rzeczne urządzenie techniczne, **mającego wyłączne prawa nie dość, że do jej montażu to również do jego kalibracji**. Przy okazji chcemy podkreślić, że producent pojazdu nie ma prawa montować tego urządzenia, a skąd inąd wiemy, że w kuluarach prowadzone są rozmowy (prace), celem wprowadzenia blokady alkoholowej, jako seryjnego wyposażenia pojazdów.

Należy również zwrócić uwagę na fakt, iż prawdopodobnie sugestia taka była w zamyśle Ministerstwa zawierającego uwagi do projektu ustawy (pismo DTD-I-0260-8-TK/14), w którym to była mowa o certyfikacie, ale zapis ten został wykreślony. Wskazane jest, zatem uregulowanie tejże kwestii w rozporządzeniu. Certyfikat taki powinien być znormalizowany, a jego wzór powinien zostać określony w załączniku do rozporządzenia wraz z informacją, jakie normy musi spełniać montowane urządzenie, sposób jego oznaczenia cechą identyfikacyjną (gdzie jest umieszczona cecha identyfikacyjna) wraz z przypisaniem urządzenia do nr VIN pojazdu, w którym zostało zamontowane.

Dodatkowo wnioskujemy, aby w świadectwie kalibracji ująć zastrzeżenie, mówiące wyraźnie o tym, że podczas jej przeprowadzania stwierdza się, że nie zostały naruszone warunki montażu oraz brak jest ingerencji w układ blokady alkoholowej przez osoby nieupoważnione. Podyktowane jest to tym, że kalibracja jest prowadzona przez samego

producenta, mającego wyłączność na montaż i któremu to znane są wszystkie warunki montażu. Należy tu przy okazji podkreślić, że producent posiada też urządzenia do odczytu zdarzeń zapisanych w blokadzie alkoholowej, mówiących o błędach i naruszeniach.

Ad2

W odniesieniu do projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. Nr 65, poz. 343), nie zgadzamy się z treścią propozycji zmiany w § 3 ust. 2, który otrzymuje pkt 2 o treści:

„...montażu blokady alkoholowej w celu sprawdzenia:

- a) sposobu jej podłączenia w pojeździe,
- b) dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.”;

Proponujemy zmianę:

a) sprawdzenie możliwości uruchomienia pojazdu, bez korzystania z zamontowanego urządzenia.

Uważamy, że określenie „sposób podłączenia” jest określeniem zbyt ogólnym jak również w warunkach stacji kontroli pojazdów niemożliwy do zrealizowania bez użycia specjalistycznego oprzyrządowania. Natomiast możliwe jest fizyczne stwierdzenie czy podczas uruchamiania pojazdu wymuszane jest korzystanie z blokady alkoholowej

W ust. 2 proponujemy następujący zapis:

8. Inne wyposażenie		
8.1 Blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana	Oględziny	1. Brak ważnego w dniu badania dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.
		2. Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez użycia blokady alkoholowej.
		3. Brak certyfikatu montażu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego przedstawiciela

AD 3

W ocenie Stowarzyszenia sugerowane zapisy są ametodyczne i zbędne (podlegające wykreśleniu), ponieważ wprowadzą niepotrzebny chaos informacyjny.

Należy zadać sobie pytanie: Co ustawodawca zakładał wprowadzając do ustawy zapis „badanie techniczne blokady alkoholowej”? Tak skonstruowany zapis nie precyzuje kiedy badanie dodatkowe blokady alkoholowej ma zostać przeprowadzone, jaki jest czas ważności takiego badania, czy badanie takie ma być wykonywane podczas każdego badania okresowego? Pytań jest więcej, a odpowiedzi na nie zna być może tylko osoba, która zapis w takiej formie i treści wprowadziła. W naszej opinii całkowicie niepotrzebnie, ponieważ do kontroli wystarczy okazanie dokumentu, certyfikatu montażu oraz kalibracji blokady alkoholowej. Jednakże rozumiejąc, że ustawodawca wprowadził zapisy do ustawy, odpowiednie zapisy muszą znaleźć się w rozporządzeniu. Jednak zapisy te powinny być jasne i sprecyzowane – nie dające możliwości dowolnej interpretacji i przerzucania odpowiedzialności ingerencji w urządzenie z użytkownika (właściciela) pojazdu na diagnostę samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne. Dlatego proponujemy następujące zapisy w rozporządzeniu 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 (Dz. U. poz. 996 oraz z 2013 r. poz. 1675):

1) w § 3 w ust. 1 po pkt 14 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) wyposażonego w blokadę alkoholową - obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 10 działu I załącznika nr 2 do rozporządzenia. Badanie przeprowadza się obowiązkowo podczas badania okresowego pojazdu w pojazdach wyposażonych w blokadę alkoholową”;

2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia w dziale I w tabeli: przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezgodny z warunkami technicznymi po pkt 9 dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

3) DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU WYPOSAŻONEGO W BLOKADĘ ALKOHOLOWĄ

10.1 Dodatkowe warunki techniczne	Ogledziny	1 Możliwość uruchomienia pojazdu bez użycia blokady alkoholowej.		x	
		2.Brak certyfikatu montażu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego przedstawiciela.		x	

Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211 i 541

W uzasadnieniu usunięcia usterki istotnej dotyczącej braku ważnego w dniu badania technicznego dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej należy przytoczyć zapis z Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym:

„12a. Badanie techniczne pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową przeprowadza się po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela, ważnego przez okres 12 miesięcy od dnia wystawienia.”;

obligujący diagnostów samochodowych do odstąpienia od wykonania badania technicznego. Stoimy na stanowisku, że nie ma potrzeby dublowania tego zapisu, a pozostawienie go w rozporządzeniu dotyczącym zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach będzie prowadzić do niepotrzebnych interpretacji.

W odniesieniu do § 1. pkt 3 chcemy wyrazić obawy co do zmian załącznika w kilku trwających projektach, które mogą być wprowadzone w różnym czasie zakłócając zamierzenia ustawodawcy.

AD 4

W niniejszym punkcie musimy wyrazić swoje niezadowolenie z dotychczasowej działalności Ministerstwa. Nasz brak zadowolenia oraz rozczarowanie dotyczy między innymi prac związanych ze zmianą tabeli opłat za badania techniczne. Pragniemy podkreślić, że ewentualność zgłaszania zmian do rzeczowego cennika jest możliwa praktycznie przez

wszelkie podmioty i organizacje związane z systemem badań technicznych pojazdów, w tym również przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych, jako organizacji reprezentującej interesy diagnostów samochodowych. **Uważamy, że nie można tu pominąć roli oraz wniosków zgłaszanych przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów, które nie są brane pod uwagę przez pracowników Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.** Po raz kolejny dostrzec można bierność Ministerstwa na wnioski związane ze zmianą tabeli opłat. Nie dość tego obecnie obowiązujący cennik utrzymywany jest na stałym poziomie od 2004 r. kosztem przedsiębiorców prowadzących Stacje Kontroli Pojazdów oraz oderwany jest całkowicie od obowiązujących badań technicznych. Należy też podkreślić że dochód przedsiębiorców został pomniejszony przy zmianie podatku o 1%, co na każdym spotkaniu podkreśla PISKP, którą w tym działaniu cały czas wspieramy. Utrzymywanie takiego stanu rzeczy jest tym bardziej karygodne, jeżeli wspomni się fakt, że **ceny urzędowe podmiotów** wykonujących kalibracje czy też dozory techniczne związane z badaniami technicznymi wzrosły o 50%. Należy też wspomnieć tu o zdziwieniu klientów, którzy z niedowierzaniem przyjmują informację o niezmiennej opłacie za badania w kontekście innych podwyżek.

Reasumując:

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych wyraża swoje niezadowolenie na brak zmian wprowadzanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zgłaszanych w sprawie prowadzenia Stacji Kontroli Pojazdów jak i pracy diagnostów samochodowych wykonujących zadania jakie nałożono na państwo.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że ministerstwa niezwiązane z Transportem proponują zmiany zapisów w Prawie o Ruchu Drogowym nie konsultując ich ze środowiskiem, które będzie te zapisy bezpośrednio realizować. Zaznaczyć trzeba w tym miejscu, że Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych nie zostało poinformowane o projekcie zmian ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, a OSDS nie śledził zmian projektów w Ministerstwie Sprawiedliwości. Za karygodny należy uznać brak informacji na ten temat na stronach Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, co więcej podejrzewamy, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju z nikim nie konsultowało swoich propozycji zmian w fazie projektu ustawy Ministerstwa Sprawiedliwości, a dotyczących zmian w Prawie o Ruchu Drogowym. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o podzielenie się informacją z Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Diagnostów Samochodowych o projektach zmian ustaw i projektów dotyczących pracy diagnostów.

Tytułem zakończenia chcemy wyrazić **obawy związane z implementacją zapisów**

Dyrektywy 2014/45/EU, które determinują ustawodawcę do wprowadzenia zmian w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym jak i aktach wykonawczych do rzeczonej ustawy.

Zwracamy uwagę, że na obecną chwilę nie są nam znane jakiegokolwiek działania podjęte przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w celu dostosowania polskich przepisów do wymogów unijnych. Wspomnieć również wypada, że taka sytuacja **trwa już od ponad dwóch lat**, kiedy to zostały opracowane po raz pierwszy tezy Grupy Roboczej **a rok od ukazania się dyrektywy 2014/45/EU.**

W związku z powyższym po raz kolejny i pełną stanowczością wnioskujemy o powołanie Grupy Roboczej przy Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju celem poprawy zapisów w przepisach dotyczących badań technicznych pojazdów, a w szczególności zmian w Prawie o Ruchu Drogowym dostosowując **rzeczne akty prawne** do dyrektywy 2014/45/UE. Proponowane do tej pory zmiany zgłaszane **przez** Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych są gdzieś zapisywane przez urzędników Ministerstwa, lecz niewdrażane. Pomimo wielu sprzyjających ku temu okazji. Natomiast wprowadzane są zmiany proponowane przez inne podmioty niezwiązane bezpośrednio z procesem badań technicznych pojazdów. Jako jeden z przykładów możemy podać ostatnią zmianę ustawy Prawo o Ruchu Drogowym zapisaną w Ustawie wprowadzonej przez Ministerstwo Sprawiedliwości dotyczących przepisów związanych z blokadą alkoholową, a przy okazji wprowadzono zmianę w opłatach ewidencyjnych.

Na tym chyba należy **zakończyć** moje wywody. Co najwyżej można jedynie jeszcze dodać jedno zdanie na koniec:

Prosimy **Pana Ministra** o pozytywne ustosunkowanie się do naszych prośb.

Z uwagi na **bardzo krótki termin** zgłaszania uwag do powyższych propozycji, powodujący brak możliwości dokładnego przeanalizowania proponowanych zmian, zastrzegam możliwość zgłaszania dalszych uwag na dalszych etapach prac legislacyjnych nad omawianymi propozycjami zmian.

Z poważaniem

Prezes OSDS

Waldemar Witek

Waldemar Witek

Do wiadomości:

a/a