

Nowelizacja PORD

Rafał Szcherbicki
radca prawny
rafal.szcherbicki@skplex.pl
współpracuje z PISKP



Projekt ustawy „Prawo o ruchu drogowym” jest już po pierwszym czytaniu w Sejmie oraz został skierowany do podkomisji sejmowej. Daje to szansę na to, że będzie jeszcze możliwość rozmowy z projektodawcą na temat niektórych jej zapisów. Poniżej przedstawię kilka mechanizmów, które będą miały wpływ zarówno na położenie diagnosty samochodowego, jak i wykonywanie przez niego codziennej pracy.

Wobecnym art. 81 ustawy postuluje się wprowadzenie dwóch nowych ustępów:

12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. W dokumentacji fotograficznej zamieszcza się wyraźne zdjęcie przedstawiające bryłę pojazdu na stanowisku kontrolnym do wykonywania badań technicznych wraz z tablicą rejestracyjną i zdjęcie przedstawiające wskazanie drogomierza oraz informacje dotyczące daty i godziny wykonania dokumentacji. Dokumentacji fotograficznej nadaje się numer tożsamy z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów.

12c. Dokumentację fotograficzną przechowuje się w stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów niszczy dokumentację fotograficzną, w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła, po upływie okresu jej przechowywania.

Uważam, że jest to jeden z najważniejszych pozytywnych zapisów tej ustawy. Oczywiście wymaga ona zapewne dodatkowego doprecyzowania, być może w rozporządzeniu wykonawczym, albowiem nie określono szczegółowo ani parametrów zdjęć, ani wytycznych ich przechowywania. Jest to jednak ogromny krok do przodu. Niejako na marginesie – nie jestem za tym, aby do doprecyzowania było zbyt szczegółowe. Nie jestem bowiem zwolennikiem dokładnego, kazuistycznego prawa, jeśli chodzi o to, jaki ma być format zdjęcia i za pomocą jakich urządzeń mają one być przechowywane. Im bardziej prawo to będzie szczegółowe, tym więcej obowiązków dla diagnosty i tym więcej możliwości pomyłek i konsekwencji służbowych.

Analogiczny system funkcjonuje od wielu lat przy dokonywaniu przez diagnostę zmian konstrukcyjnych. W tym przypadku w rozporządzeniu nie opisano szczegółowych wytycznych dla zdjęć. System jednak funkcjonuje i nie rodzi problemów. Nie ulega wątpliwości, że klien-

ci stacji nie będą mogli wymuszać badań bez pojazdu. Nie będzie faktycznie możliwe wykonanie takiego „badania”. Oczywiście nie rozwiąże to wszystkich problemów z łysymi oponami, zbyt głośnym wydechem etc.. Ale to bardzo duży postęp i wydaje mi się, że system będzie raczej chronił diagnostów niż prowadził do ich eliminacji z zawodu.

Zgodnie z art. 83m projektu ustawy: *Diagnosta jest obowiązany: 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego – licząc od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego*; Szkolenia dla kandydatów na diagnostów, warsztaty doskonalenia zawodowego oraz dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego będzie prowadził ośrodek szkolenia diagnostów. Szkolenia i warsztaty będą realizowane zgodnie z programem określonym w rozporządzeniach wykonawczych. Osobiście także jestem zwolennikiem okresowych szkoleń diagnostów. Myślę, że ich brak jest główną bolączką środowisk i tego, że wielu diagnostów po prostu nie umie wykonać prawidłowo badania technicznego, zwłaszcza wtedy, gdy mamy do czynienia z przypadkiem trudniejszym niż zwykłe badanie okresowe samochodu osobowego. Jeśli ustawodawca ma zaostriżyć liczbę kontroli i sankcje, to oczywiście jest, że taki system szkoleń musi działać, albowiem samymi przepisami karnymi nie poprawimy jakości badań technicznych. Bez poprawy jakości badań, nie ma mowy o zmianie ceny za badanie techniczne. Jak rozumiem, jest to główny postulat rządzących, którzy odmawiają nam podniesienia ceny za badania techniczne. Warto jednak w tym miejscu przypomnieć, że to sami rządzący w 2004 r., nie wiedząc dlaczego, zlikwidowali system szkoleń okresowych diagnostów. Jaki był tego cel? Nikt tego nie wie. Straciliśmy blisko dwie dekady!

Na koniec łyżka dziegiu w tej „beczce miodu”. Wszystkie decyzje dotyczące eliminacji mają mieć klauzulę natychmiastowej wykonalności. To znaczy, że Transportowy Dozór Techniczny praktycznie będzie mógł

od razu zamknąć każdą stację kontroli pojazdów. Jest to realne zagrożenie dla środowiska. Pisałem o tym dość szeroko w poprzednich artykułach. Nie rozumiem jednak, po co wprowadzono przed samym skierowaniem do Sejmu jeszcze jeden dodatkowy zapis w ustawie. Otóż w art. 17 przepisów końcowych określono, iż w przypadku uprawnień diagnosty cofniętych przed wejściem w życie ustawy nie będzie mógł on uzyskać ponownie uprawnień w ciągu 5 lat od wydania decyzji ostatecznej. W przypadku analogicznych decyzji wydanych po wejściu w życie nowych uregulowań ten okres określono już tylko na 2 lata. Należy założyć, że w obu przypadkach będzie istniał wymóg zdania ponownie egzaminu kwalifikacyjnego. Zatem sytuacja respondentów tej normy będzie zależała tylko i wyłącznie od daty wydania dla nich decyzji. Należy rozważyć, czy w obu przypadkach nie należy stosować normy względniejszej, tj. zakazu wykonywania zawodu na lat 2. Przykładowo w art. 189c kpa określono zasadę stosowania przepisów względniejszych przy karach finansowych. W tym przypadku także powinniśmy ustanowić taką zasadę.

W art. 83k ust. 14 pkt. 3 i 4 projektu ustawy w katalogu rażących naruszeń przepisów dotyczących badań technicznych przez diagnostę, określono pojęcie dwukrotnego przeprowadzenia badania bez wyposażenia kontrolno-

Podstawa prawna

- Projekt ustawy o zmianie ustawy „Prawo o ruchu drogowym” oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy 2540)

-pomiarowego lub bez dostępu do CEP. W takim przypadku diagnoście będą obligatoryjnie cofnięte uprawnienia. Po pierwsze należy doprecyzować, że przepis będzie dotyczył przekroczenia przepisów, ale w ramach dwóch oddzielnych kontroli. Po drugie, przepis taki spowoduje praktyczny brak możliwości działania w tzw. trybie awaryjnym. Stacja w przypadku braku dostępu do Internetu lub awarii serwera CEP będzie praktycznie stała. Ponadto Centralny Ośrodek Informatyki – wydając nadal ślamazarnie certyfikaty – narazi niejedną stację na ogromne koszty przestoju. Urzędnicy tego nie rozumieją.

Aby przywołana ustawa była lepszym aktem prawnym, jest jeszcze trochę do zrobienia. Mam nadzieję, że w podkomisji sejmowej uda się wiele kwestii naprawić.

Od redakcji. Liczymy na współpracę przy tworzeniu tekstów z zakresu prawa. Wszystkich zainteresowanych rozwiązaniem nurtujących ich problemów prosimy o kontakt mailowy z autorem artykułu. Odpowiedzi zamieścimy na łamach miesięcznika.