

Warszawa, dnia 4 września 2017 roku

PISKP/LT/01/09/2017

KOPIA



Pan

Jerzy Szmit

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

ul. T. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

michal.krasowski@mib.gov.pl

dot. pisma: DTD.4.0211.1.2017.MK.2

Stanisław Paweł Miński

W nawiązaniu do pisma z dnia 21 sierpnia 2017 r., sygn. DTD.4.0211.1.2017.MK.2, otrzymanego 22 sierpnia 2017 roku, w sprawie zajęcia stanowiska dotyczącego projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach po przeanalizowaniu treści powyższego dokumentu zgłaszamy następujące uwagi do § 1 przedmiotowego projektu:

1. W punkcie 1) projektu dodającym § 1a ust. 2 wnosimy o usunięcie części zdania „a następnie po ich pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów”. W przypadku badania okresowego przeprowadzanego po raz pierwszy diagnosta powinien jedynie wprowadzać do ewidencji dane pojazdu. Przepis w projektowanej normie niepotrzebnie zakłada pobieranie powtórnie danych, które sam diagnosta, w przypadku tego badania, już ustalił i uprzednio przesłał do ewidencji. Nie widzimy merytorycznych przesłanek aby oczekiwał on w takim przypadku na pobranie tych danych ponownie z systemu, w celu wykonania badania technicznego. Taka dodatkowa czynność wydaje się zbędna i nie będzie prowadzić do dodatkowej weryfikacji danych pojazdu, która jest możliwa jedynie w przypadku już wcześniej istniejących informacji w systemie CEP. Dane pochodzące od diagnosty i tak będą w procesie rejestracji ponownie weryfikowane przez organ rejestrujący. Wprowadzone rozwiązanie będzie jedynie w sposób nieuzasadniony przedłużało czas wykonania badania technicznego, a w przypadku problemów technicznych, uniemożliwiało jego wykonanie. Być może taki sposób procedowania wynika z konstrukcji systemu CEP 2.0, który np. nadaje każdemu pojazdowi identyfikator systemowy, który jest niewidoczny dla diagnosty. Wtedy jak rozumiemy, po wprowadzeniu danych identyfikujących do

CEP, zostałby temu pojazdowi nadany identyfikator. Następnie aby wykonać badanie okresowe po raz pierwszy, diagnosta pobierałby z CEP dane identyfikacyjne pojazdu z przypisanym identyfikatorem. Jeśli rzeczywiście by tak było, to uważamy, że identyfikator systemowy dla danego pojazdu mógłby zostać nadany wraz ze wszystkimi, wprowadzonymi przez diagnostę, danymi badania technicznego wykonanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją. W naszej ocenie konieczność wprowadzenia danych identyfikujących pojazd, aby za chwilę je pobrać, celem wykonania badania technicznego niepotrzebnie wydłuży czas przeprowadzenia tego badania.

2. W punkcie 4) projektu dodającym w § 4 ustęp 5 postulujemy jego wykreślenie. Uważamy, że w przypadku odzyskania połączenia z ewidencją, diagnosta zazwyczaj nie będzie już dysponował dokumentami rejestracyjnymi pojazdu oraz samym pojazdem, w związku z czym nie będzie możliwa do zastosowania dodatkowa pełna weryfikacja danych już uprzednio wprowadzonych. Po ponownym uruchomieniu systemu diagnosta wprowadzi dane wykonanego badania technicznego w trybie awaryjnym. Jeśli wystąpią rozbieżności danych, powinno być to oznaczone i weryfikacja niezgodności nastąpi przy następnym badaniu. W takiej sytuacji dopiero przy kolejnym badaniu technicznym, przy działającym nieprzerwanie systemie on-line, dane te mogą być sprawdzone w sposób pełny przez kolejnego diagnostę.
3. W punkcie 5) projektu dodającym do § 5 punkt 8 z satysfakcją odnotowujemy, że dotychczasowe wnioski Izby w tym zakresie zostały już uwzględnione. Z naszego doświadczenia wynika, że około 40% wpisów do dowodów rejestracyjnych określających inne dane pojazdu może nie być prawidłowe i za tę okoliczność nie może ponosić negatywnych skutków użytkownik pojazdu. Najczęściej nieprawidłowości powstały już w momencie rejestracji pojazdu, na co użytkownik pojazdu nie miał wpływu i co było niezależne od niego. Powinna być możliwość, tak jak to przewiduje projekt, skorygowania tych danych, bez negatywnych konsekwencji dla użytkownika.
4. W zakresie punktu 5) projektu dodającym do § 5 punkt 9 i 10 pragniemy wskazać, że mechanizm weryfikacji danych z ewidencji przy udziale diagnosty samochodowego, który już wykonał badanie techniczne pojazdu może okazać się niemożliwy. Tylko w trakcie wykonywania badania technicznego diagnosta dysponuje danymi pojazdu zawartymi w jego dokumentach rejestracyjnych oraz jest w stanie odczytać dane „z natury”, w tym z tabliczki znamionowej. To organ rejestrujący dysponuje pełną dokumentacją pojazdu i materiałami źródłowymi do weryfikowania jego wpisu do ewidencji, w sytuacji, gdy pojazd nie znajduje się już na stacji kontroli pojazdów. Ponadto diagnosta nie dysponuje żadnymi instrumentami prawnymi aby skutecznie wezwać ponownie właściciela lub użytkownika pojazdu wraz z pojazdem na ponowną weryfikację informacji o pojeździe. Rozumiemy, że ta procedura będzie obowiązywała w okresie przejściowym. W naszej ocenie opis niezgodności stwierdzonych przez diagnostę będzie dokładnie przez niego określony w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. Będą to dane tak wyczerpujące, że nie będzie konieczności zwracania się przez administratora systemu lub starostę do diagnosty celem wyjaśnienia tych niezgodności.

5. W załączniku nr 1 w dziale 1 w tabeli punkt 0.2 kolumna 3 litera b) proponujemy doprecyzować, że chodzi o numer (VIN) lub numer nadwozia (podwozia/ramy) w celu uniknięcia problemów interpretacyjnych. Precyzyjny zapis nie będzie stwarzał wątpliwości. Wobec tego proponujemy, aby zapis brzmiał następująco: „Numer (VIN) lub numer nadwozia (podwozia/ramy) niekompletny lub nieczytelny”.
6. W załączniku nr 1 w dziale 1 w tabeli punkt 0.2 kolumna 3 litera e) proponujemy doprecyzować, że sytuacja w niej opisana dotyczy „innych niż numer VIN, podwozia, nadwozia/ramy niezgodności w dowodzie rejestracyjnym związanymi z danymi technicznymi pojazdu”, tak aby przepis ten jednoznacznie korelował z projektowanymi zapisami § 5 ust.6, 6a i 8 projektu.
7. W załączniku nr 1 w dziale 1 w tabeli punkt 0.2 kolumna 3 litera g), proponujemy aby zamiast usterki istotnej, wprowadzić usterkę drobną. Niezgodność danych zawartych na tabliczce znamionowej ze stanem faktycznym nie ma wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jest to kwestia formalna. Uważamy, że może ona być wyjaśniona, bez konieczności eliminowania pojazdu z ruchu drogowego, co byłoby uciążliwe dla użytkownika pojazdu.
8. W załączniku nr 2 w dziale II w § 2 ust. 1 i 2 jako istotne odczytujemy postulowane zmiany w zakresie ustalania nieznanymi danych technicznych pojazdu. W związku z tym, że polegają one na weryfikacji danych pojazdu m.in. z elektronicznym katalogiem marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej postulujemy wprowadzenie jednoznacznych rozwiązań prawnych udostępniających ten katalog bezpłatnie każdej stacji kontroli pojazdów w ramach funkcjonowania Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Liczymy na to, że nasza wiedza i doświadczenie w dziedzinie badań technicznych pojazdów zostaną przez Państwa wykorzystane. Jednocześnie wyrażamy swoją gotowość do wzięcia udziału w dalszych pracach i konsultacjach nad projektowanym rozporządzeniem.

Z poważaniem
PREZES ZARZĄDU
dr inż. Leszek Turak