



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP ODDZIAŁ W KROŚNIE

Polish Association of Engineers & Technicians of Transportation Department in Krosno

38-400 Krosno, ul. Lewakowskiego 53 Tel./fax 13/432-30-12

e-mail: biuro@klubdiagnosty.pl, www.klubdiagnosty.pl

REGON: 370018453 NIP: 684-10-59-472

Krosno, dnia 25.08.2017 r.

STANOWISKO

w sprawie procedowanych aktów prawnych umożliwiających przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

Wstęp

Niniejsze stanowisko zostało opracowane po zapoznaniu się z procedowaną ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 10 lipca 2017 r. (nr z wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów: UC 65) oraz procedowanymi do niej aktami wykonawczymi pod kątem możliwości przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.

Stwierdzamy, że nasze Stowarzyszenie zrzeszające m.in. diagnostów samochodowych, które od ponad 30 lat doradza diagnostom i właścicielom stacji diagnostycznych nie odnotowało w prowadzonej działalności żadnego podmiotu w Polsce wnioskującego o możliwość przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.

Zwracamy jednak uwagę, że w niekorzystnych warunkach atmosferycznych (np. deszcz, grad, burza, wichura, powódź, śnieg, itp.) przeprowadzenie badania technicznego będzie absolutnie niemożliwe. Ponadto okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego w procedowanym rozporządzeniu (projekt z dnia 30 września 2016 r.) „w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania” zawiera w załączniku nr 1 wymagania dotyczące kontroli, metody oceny stanu technicznego oraz wskazuje jak należy kwalifikować stwierdzone usterki podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu. Ponadto dział VI załącznika nr 1 ww. projektu rozporządzenia zawiera szczegółowy sposób przeprowadzania badania technicznego ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza

stacją kontroli pojazdów. W dziale tym zawarty jest także zakres i sposób wykonywania badania technicznego z wskazaniem tylko trzech urządzeń, w które powinien być „wyposażony” diagnosta samochodowy przeprowadzający badanie techniczne poza stacją kontroli pojazdów:

- a) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami pojazdu w wersji mobilnej lub z wykorzystaniem urządzenia do podnoszenia osi,
- b) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu wykonanego w wersji mobilnej,
- c) opóźniomierz.

Niestety wymienione urządzenia w lit. a i b dotyczą tylko i wyłącznie kontroli luzu w układzie kierowniczym oraz w układach zawieszenia oraz sprawdzenia prawidłowości ustawienia świateł mijania i światłości świateł drogowych. Ponadto uwzględnić należy, że waga urządzenia o którym mowa w lit. „a” może stworzyć duży problem, w szczególności jeżeli przedmiotem badania technicznego byłby ciągnik rolniczy o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 tony. Takie urządzenie musiałoby zostać w odpowiedni sposób rozłożone i zamontowane u rolnika, aby badanie techniczne mogło zostać przeprowadzone w sposób bezpieczny, rozsądny i zgodny z przepisami.

W odniesieniu do przyrządu o którym mowa w lit. „b” stwierdzić należy, że przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu wykonanego w wersji mobilnej powinien być ustawiony w sposób zgodny z przepisami. W projekcie rozporządzenia z dnia 30.09.2016 r. „w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów” ściśle zostały określone wszelkie wymiary, których należy przestrzegać, aby badanie techniczne zostało przeprowadzone w odpowiednich „laboratoryjnych” warunkach. Uwzględniając powyższe diagnosta samochodowy, aby wykonać wszelkie czynności w sposób idealny musiałby z wykorzystaniem miernika laserowego określić miejsce, w którym u rolnika sprawdzi prawidłowość ustawienia świateł mijania i światłości świateł drogowych, co generowałoby czas i zakup kolejnego urządzenia. Przypominamy, że obecnie drobne odchylenia rzędu np. 2 milimetrów od wskazanych wymiarów (np. ławy pomiarowej) są kwestionowane w kontekście wydawania poświadczeń, o których mowa w art. 83 ust. 3 pkt. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Diagnosta samochodowy, który miałby jednak zamiar przeprowadzić np. badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej zgodnie z przepisami oprócz wymienionych z naszej strony urządzeń powinien dysponować dodatkowym wyposażeniem, które musiałby ze sobą przywieźć do rolnika np.:

- ✓ przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła, co wynika z projektu rozporządzenia – załącznik nr 1 - usterka o kodzie 3.2 „Stan szyb”.

Jeżeli zaistniałby uzasadniony przypadek diagnosta powinien dysponować stosownym przyrządem,

- ✓ przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa, co wynika z projektu rozporządzenia – załącznik nr 1 - usterka o kodzie 4.10 „Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą”. Sprawdzenie prawidłowości połączeń elektrycznych za pomocą przyrządu do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa jest bowiem obligatoryjnym obowiązkiem diagnosty,
- ✓ przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu, co wynika z projektu rozporządzenia – załącznik nr 1 - usterka o kodzie 5.2.3 oraz załącznik nr 1 Dział II § 3 ust. 1 pkt 2. W projekcie wskazano, że pomiar i regulacja ciśnienia powietrza w kołach pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. jest obligatoryjną czynnością diagnosty,
- ✓ miernik poziomu dźwięku, co wynika z projektu rozporządzenia – załącznik nr 1 - usterka o kodzie 7.7 „Sygnał dźwiękowy”. Z działu III załącznika nr 1 wynika, że pomiar poziomu hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku tzw. II etap jest obligatoryjny,
- ✓ dymomierz, co wynika z projektu rozporządzenia – załącznik nr 1 - usterka o kodzie 8.2.2.2 „Zadymienie spalin” dotycząca ciągników rolniczych zarejestrowanych od 01.01.1980 r. Z § 9 ust. 1 działu IV załącznika nr 1 wynika, że pomiar zadymienia spalin powinien być dokonany dymomierzem optycznym wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach.

Istotne jest także to, że bez dostępu do prądu diagnosta samochodowy nie wykona wszystkich wymaganych czynności – brakuje w procedowanych przepisach obowiązku prawnego udostępniania prądu np. ze strony rolnika. Ponadto, tworząc przepisy zawierające czynności kontrolne diagnostów samochodowych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów z wykorzystaniem różnych urządzeń i przyrządów wykorzystywanych podczas badania technicznego ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej należałoby je naszym zdaniem skonsultować z Państwową Inspekcją Pracy w kontekście obowiązujących przepisów prawa pracy. Stwierdzić również należy, że transport niezbędnych urządzeń (ich rozładunek, montaż i ponowny załadunek oraz ponowny transport) byłby całkowicie nieopłacalny w porównaniu z opłatą jaką winien pobrać diagnosta samochodowy za przeprowadzenie badania technicznego ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej w obejściu rolnika. Koszty związane z takim badaniem technicznym byłyby wielokrotnie wyższe niż pobrana opłata od rolnika. Naszym zdaniem badanie techniczne nie byłoby po prostu przeprowadzane zgodnie z przepisami, do czego absolutnie nie należy dążyć.

Dodatkowo w procedowanych przepisach nie zostały unormowane kwestie dotyczące możliwości funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, gdy jeden z diagnostów zabiera ze sobą obligatoryjny

sprzęt, aby przeprowadzić badanie techniczne np. u rolnika. W takiej sytuacji diagnosta samochodowy musiałby zabrać ze sobą niezbędny ekwipunek, a podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów powinien zadbać o dodatkowe wyposażenie stacji kontroli pojazdów. Łączy się to również z zatrudnieniem diagnosty samochodowego, który mógłby „normalnie” przeprowadzać badania techniczne w stacji diagnostycznej w momencie, gdy drugi diagnosta wybiera się w teren. Pewnym problemem, który nie został unormowany przez prawodawcę jest także kwestia zapłaty za dojazd diagnosty samochodowego np. do rolnika. Udostępnione projekty aktów prawnych na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji nie przewidują bowiem dodatkowych opłat dla podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów z tytułu delegacji zatrudnionych diagnostów, co w myśl procedowanych przepisów należy rozumieć jako ich koszt. Mogłaby również zaistnieć następująca sytuacja wynikająca ze zmiennych warunków atmosferycznych, którą obrazuje następujący przykład:

Diagnosta wyjeżdża np. do rolnika, który oddalony jest od budynku stacji kontroli pojazdów o 15 km. W momencie wyjazdu diagnosty świeci słońce, w momencie dojazdu do rolnika zaczyna padać deszcz. Po myśli projektu rozporządzenia (załącznik nr 1 - Dział II § 3 ust. 1 pkt 4) pomiar opóźnienia hamowania pojazdu hamulcem roboczym, awaryjnym i postojowym powinien być dokonywany z zachowaniem warunku, z którego wynika, że droga na odcinku wybranym do wykonywania pomiaru powinna być pozioma, o nawierzchni twardej (bitumicznej, betonowej), równej, suchej i czystej. Tak więc brak suchej drogi spowoduje w konsekwencji powrót diagnosty bez możliwości przeprowadzenia badania technicznego poza stacją kontroli pojazdów.

Należy zwrócić także uwagę na infrastrukturę np. gospodarstwa oraz bezpieczne miejsce, gdzie diagnosta będzie miał możliwość zbadać skuteczność siły hamowania opóźnieniomierzem. Stawiamy pytanie: ilu rolników w Polsce posiada drogę spełniającą wymagania projektowanego rozporządzenia zawartego w załączniku nr 1, Dziale II § 3 ust. 1 pkt 1:

Pomiar opóźnienia hamowania pojazdu hamulcem roboczym, awaryjnym i postojowym powinien być dokonywany z zachowaniem następujących warunków: badanie można przeprowadzać tylko na takim odcinku drogi, na którym nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. przez nagłe zahamowanie pojazdu).

W sytuacji braku posiadania stosownej drogi przez rolnika, ciągnikiem rolniczym trzeba będzie wyjechać na drogę publiczną, jednakże uważamy, że przy obecnym natężeniu ruchu nawet na obszarach wiejskich i prędkości rozwijanych przez innych uczestników ruchu badanie skuteczności hamowania na drodze publicznej nie jest dobrym rozwiązaniem.

Niemożliwym okazałoby się jednak dla diagnostów badanie techniczne przyczepy rolniczej w kontekście sprawności i skuteczności hamulców, ponieważ projekt rozporządzenia nie

wskazuje jak należy przeprowadzić czynności kontrolne w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, aby badanie to nie było jedynie fikcją. Brak kontroli hamulców w przyczepach rolniczych niewątpliwie wpłynęłyby na zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy również pamiętać, iż brak przeprowadzenia czynności obligatoryjnych wg projektu procedowanej ustawy – Prawo o ruchu drogowym niesie ze sobą różne konsekwencje prawne dla diagnostów samochodowych (np. kara pieniężna do 2000 zł oraz narażenie się na możliwość cofnięcia uprawnień) oraz dla podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów (np. kara pieniężna do 10000zł).

Ponadto analizując informację Najwyższej Izby Kontroli opublikowaną dnia 4 kwietnia 2017 roku pod nazwą „Dopuszczenie pojazdów do ruchu drogowego” już w samym wprowadzeniu można odczytać, że *„Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie zajmowała się problematyką bezpieczeństwa na drogach, wskazując, że jedną z istotnych przyczyn zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest nieprawidłowe przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Pomimo, że Izba zwracała uwagę na ustalenia w tym zakresie i formułowała stosowne wnioski, to jednak nie wprowadzono takich rozwiązań, które gwarantowałyby w możliwie wysokim stopniu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego”*.

Reasumując, naszym zdaniem każda podstawowa stacja kontroli pojazdów spełniająca wymagania techniczne powinna mieć możliwość przeprowadzania wszystkich badań technicznych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony oraz badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, jak miało to miejsce przed 1 stycznia 2016 roku. W związku z powyższym należy uchylić procedowany zapis zmiany ustawy dotyczący możliwości badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych bezpośrednio w obejściu rolnika. Uważamy, że rozszczelnienie systemu badań technicznych poza stacje kontroli pojazdów jest nieuzasadnione, jednakże jeśli taka jest wola Rządu RP, to ją uszanujemy. Niestety, przygotowane przepisy są oderwane od rzeczywistości, a ich realizacja nie byłaby możliwa do wykonania. Istotne zatem jest skonstruowanie precyzyjnych i czytelnych przepisów w przedmiotowej sprawie, aby diagnosty samochodowi mogli w sposób profesjonalny wykonywać swoją pracę.

Z poważaniem



Wiceprezes Zarządu
Oddziału SITE RP w Krośnie
mgr inż. Artur Salata
Koordynator ds. SKP