

Raport NIK: stacje diagnostyczne poza prawem

data aktualizacji: 2017.04.04



fot. Bartłomiej Ryś

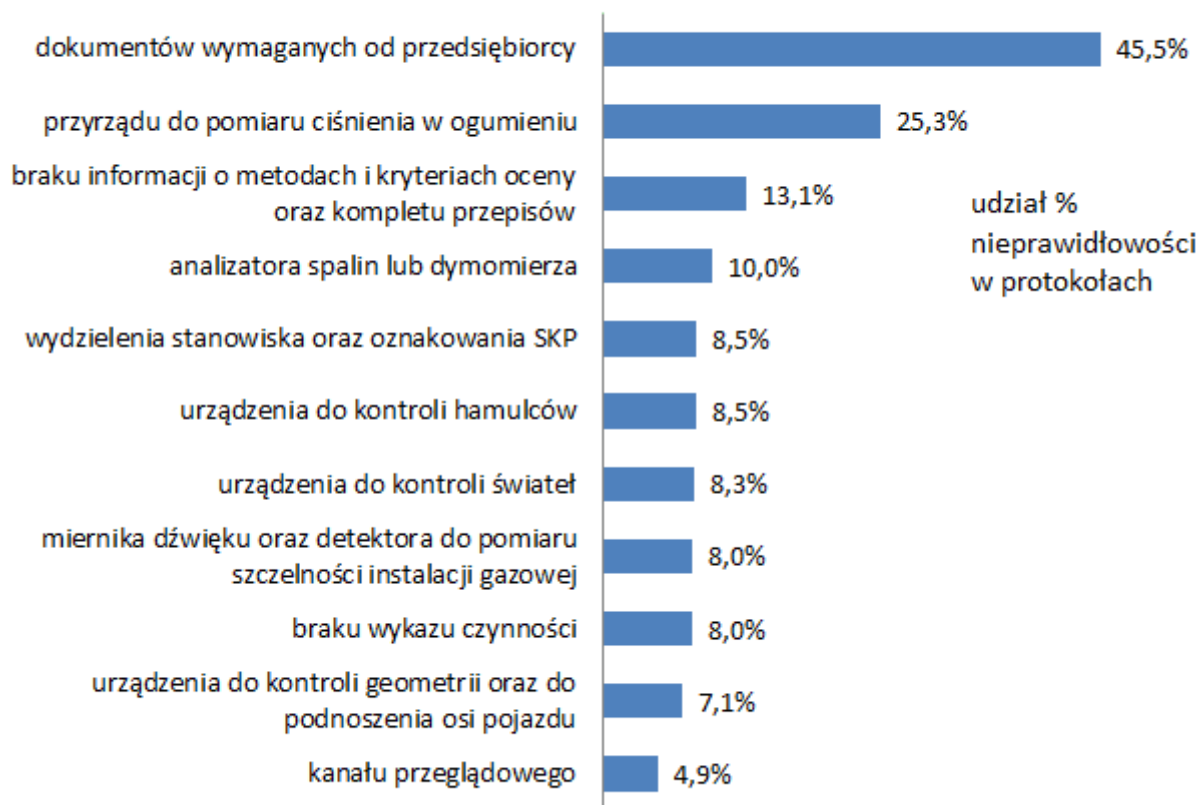
Najwyższa Izba Kontroli opublikowała raport, z którego wynika, że aż ponad połowa wszystkich samochodów odwiedzających stacje kontroli została poddana wyłącznie powierzchownym badaniom. Diagnostyci nie sprawdzają wszystkich elementów bądź też używają urządzeń, które nie spełniają wymagań. Efekt?auta „z pieczątką” nie powinny być w ogóle dopuszczone do ruchu.

Raport NIKu wskazuje, że odpowiedzialność za zły stan pojazdów (co w konsekwencji może doprowadzić do wypadku) ponoszą stacje kontroli pojazdów. Na 51 skontrolowanych pojazdów aż na 29 z nich badanie techniczne przeprowadzono nieprawidłowo. Diagnostyci nie sprawdzali tego, do czego obligują ich przepisy lub korzystali z przyrządów, które nie powinny w ogóle być dopuszczone do użycia.

Ręka rękę myje

Diagnostyci nie zatrzymywali dowodów rejestracyjnych (do czego mają prawo) gdy stwierdzali poważne usterki dotyczące układów m.in. hamulcowych, kierowniczych, zawieszenia, oświetlenia. Z kolei ponad połowa skontrolowanych starostów nie cofnęła uprawnień diagnostom, pomimo stwierdzenia nieprawidłowego przeprowadzania badań, a także pomimo zawiadomień z Policji, ITD lub prokuratury o nieprawidłowym przeprowadzaniu badań. Trzech spośród tych starostów nie zrealizowało powyższego obowiązku nawet wobec diagnostów skazanych w związku z wykonywaniem zawodu, w tym z orzeczonym zakazem wykonywania zawodu diagnosty.

Najczęstsze nieprawidłowości w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych



Wykres NIK na podstawie informacji TDT

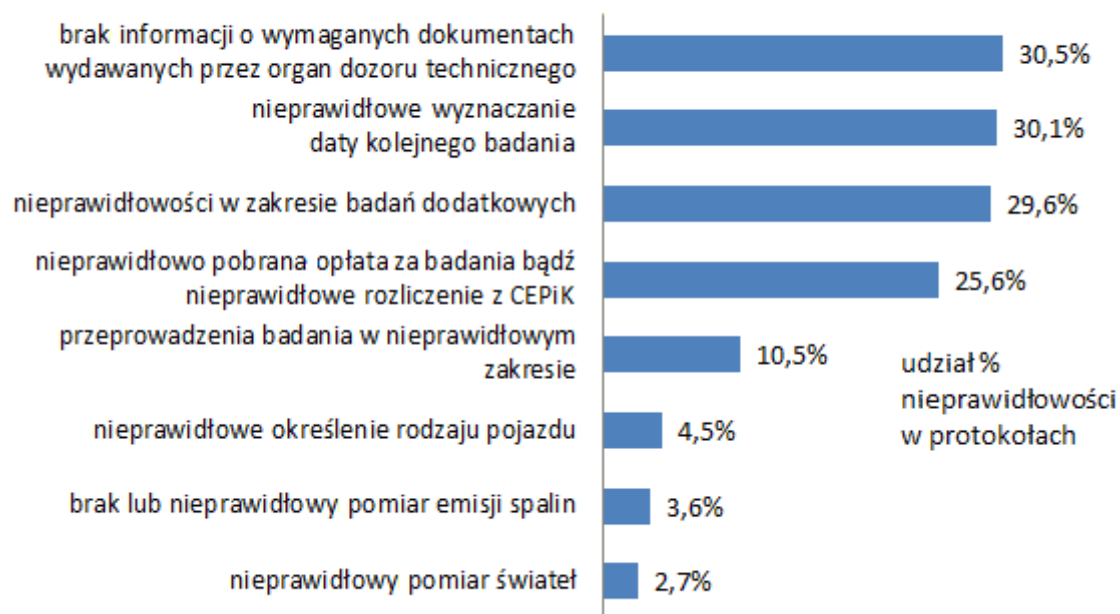
Do dość kuriozalnych sytuacji dochodziło podczas wspólnej kontroli NIKu i policji. Ci drudzy sprawdzali stan techniczny pojazdów, które wyjeżdżały bezpośrednio z SKP. Wykryto aż 17 przypadków dopuszczenia do ruchu pomimo ich niesprawności, bądź... w ogóle bez sprawdzenia stanu technicznego.

W trakcie kontroli stwierdzono również, że w przypadku 20 pojazdów nieprawidłowo skontrolowano poziom emisji szkodliwych składników spalin, z czego 9 z tych pojazdów dopuszczono do ruchu.

SKP „niedopuszczone do ruchu”

18 stacji diagnostycznych (na terenie 11 powiatów) funkcjonowało bez poświadczenia Transportowego Dozoru Technicznego (które przesądza o tym, że dana stacja spełnia wszystkie warunki lokalowe i ma odpowiednie wyposażenie) lub stacje te przeprowadzały badania w zakresie przekraczającym nadane im uprawnienia. W stacjach tych wykonano blisko 10 tys. badań technicznych pojazdów. Starostowie, pomimo istnienia takiego obowiązku, w żadnym z tych przypadków nie wydali decyzji o zakazie prowadzenia działalności i nie wykreślili przedsiębiorcy/stacji z rejestru. Dopiero w związku z ustaleniami kontroli NIK, starostowie zapowiedzieli podjęcie działań w tym zakresie.

Najczęstsze nieprawidłowości w zakresie przeprowadzania oraz dokumentowania badań



Wykres NIK na podstawie informacji TDT

Poza brakiem ważnych poświadczeń TDT, przedsiębiorcy nie spełniali również wymogu posiadania przez SKP odpowiedniego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych.

W toku kontroli NIK okazało się, że 2/3 zbadanych stacji (41 z 63 SKP) nie spełniało wszystkich wymagań do prowadzenia badań diagnostycznych. W 27 stacjach wyposażenie kontrolno-pomiarowe było niesprawne bądź niedopuszczone do użytkowania przez właściwe organy dozoru technicznego, a w 21 stacjach stwierdzono też szereg braków w wymaganej dokumentacji.

Na uwagę zasługuje fakt, że stacje do badań wykorzystywały niesprawne bądź niedopuszczone do użytkowania urządzenia kontrolno-pomiarowe służące do wykrywania usterek w najistotniejszych dla bezpieczeństwa układach pojazdu.

Brak szkoleń, brak nadzoru

Raport NIK wykazał, że **starostowie**, pomimo upływu już ponad 17 lat od wdrożenia systemu badań technicznych pojazdów, **nie zapewnili odpowiedniego przygotowania starostw do rzetelnej realizacji zadań nadzorczych, związanych z dopuszczaniem pojazdów do ruchu**. Starostwa nadal nie były kadrowo i organizacyjnie przygotowane do realizacji zadań związanych z nadzorem nad SKP. Pracownicy starostw, którzy mieli sprawować nadzór i wykonywać kontrole w SKP, w większości nie posiadali odpowiedniego wykształcenia technicznego i praktyki zawodowej, gwarantującego dokonanie rzetelnej oceny prawidłowości przeprowadzania przez diagnostów badań. **Kontrole w SKP przeprowadzały osoby z wykształceniem m.in.: filozoficznym, rolniczo-ogrodniczym, politologicznym, ekonomicznym czy informatycznym**. Co istotne, nie zapewniono tym osobom w dostatecznym stopniu dedykowanych dla nich szkoleń specjalistycznych. Skutkiem powyższego było powierzchowne przeprowadzanie kontroli oraz niepoddawanie kontroli zagadnień specjalistycznych, w tym głównie prawidłowości przeprowadzania przez diagnostów badań technicznych pojazdów. Pokreślić należy, że pomimo tego starostwa w znikomym stopniu korzystały z możliwości powierzenia Transportowemu Dozorowi Technicznemu przeprowadzanie czynności kontrolnych w stacjach kontroli pojazdów. Dopiero w związku z przeprowadzaną kontrolą

NIK, połowa objętych kontrolą starostw podpisała stosowne porozumienia.

Wnioski? NIK podsumował je w kilkunastu punktach. Zwrócił m.in. uwagę na fakt, że dobrze by było, aby przywrócono obowiązek szkoleń okresowych dla diagnostów.

Wnioskując o pilne uregulowanie tej problematyki, wskazujemy przy tym, czego nie przewiduje przesłany do konsultacji projekt, na konieczność rozważenia, czy uprawnienia diagnosty powinny być wydawane bezterminowo. Uzyskanie przedłużenia uprawnień byłoby uzależnione od spełnienia warunków dotyczących szkoleń uzupełniających, a także zdania odpowiednich egzaminów, tak jak to ma np. miejsce w przypadku dostępu do zawodu doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Ponadto NIK postuluje o wprowadzenie rozwiązania prawnego stanowiącego podstawę utworzenia i funkcjonowania organu nadzorującego i koordynującego działania starostów z zakresu objętego kontrolą, przy czym organ ten byłby odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych. Diagnosty, przed przyjęciem do pracy, musieliby przedstawić dokumenty poświadczające niekaralność.

NIK również proponuje doposażenie wszystkich 16 jednostek inspekcji transportu drogowego w mobilne SKP.

Obecnie tylko dwie dysponują takim sprzętem, który pozwala na zdecydowane zwiększenie skuteczności kontroli (wykrywalność usterek wzrasta do nawet 80 proc.).

Źródło: