Wojciech Jarosiński
Instytut Transportu Samochodowego

SYSTEM OKRESOWYCH BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW W HOLANDII
(materiał nierecenzowany)

Artykuł przedstawia organizację systemu badań technicznych w Holandii, której ważnym elementem jest nadzór oparty na dużej liczbie badań ponownych. System jest tak zaprojektowany, że tworzy spójną całość i wymusza wysoką jakość badań technicznych a jego elementy mogłyby być wykorzystane i poprawić jakość działania systemu w Polsce.

PERIODIC TECHNICAL INSPECTION SYSTEM IN THE NETHERLANDS

The article presents organization of the system of Periodic Technical Inspection in Netherlands. Supervision is an important element of the system. It is based on a large number of the re inspections. The system is coherent and enforces high quality of inspections and its elements could provide an inspiration to improve Polish system.

Wprowadzenie

Okresowe badania techniczne są obowiązkowe w całej Unii Europejskiej, a ich cel to poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrona środowiska naturalnego.

W Holandii ramy prawne działania systemu zawarte są w Ustawie Prawo Drogowe z 1994 roku. Ustawa i przepisy wykonawcze są modyfikowane i aktualizowane w cyklu corocznym. Okresowe badania techniczne są przeprowadzane przez firmy sprawdzone i autoryzowane przez RDW - Rijks Dienst Wegverkeer (RDW) czyli Państwowy Urząd Ruchu Drogowego i Rejestracji Pojazdów.



RDW

RDW [1] jest jednostką państwową, która wykonuje swoje zadania w imieniu i pod nadzorem Ministra Infrastruktury i Środowiska, a finansowana jest z opłat, a nie w oparciu o budżet państwa. Jest odpowiedzialna za bardzo szeroki zakres działania w transporcie, począwszy od homologacji, praw jazdy, rejestracji i gromadzenia, zmieniania i zarządzania danymi o pojazdach i kierowcach a kończąc na badaniach technicznych pojazdów, a w szczególności nadzorze nad nimi. RDW wydaje również takie dokumenty jak dowody rejestracyjne czy prawa jazdy.

W ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów (SKP) upoważnia SKP do wykonywania okresowych badań technicznych. Jest jednym z ogniw w łańcuchu mobilności współpracując z Ministrem Infrastruktury i Środowiska, ale również z organami podatkowymi, policją i innymi służbami.

W ramach prowadzonej działalności działa również w obszarze stanowienia prawa. Jednym z realizowanych wyzwań jest śledzenie rozwoju technologii samochodowej, oraz współpraca międzynarodowa dotycząca między innymi wymagań homologacyjnych. RDW jest holenderską władzą homologacyjną i w związku z tym bierze udział i wspiera bezpośrednio różnego rodzaju projekty badawcze dotyczące techniki samochodowej. Ponadto współpracuje blisko z podobnymi organizacjami w innych krajach członkowskich, uczestniczy w spotkaniach i gremiach, gdzie konsultuje się projekty nowych wymagań czy to Dyrektyw UE czy też Regulaminów ONZ.

Nadzór nad działalnością RDW prowadzi Minister poprzez udział swoich przedstawicieli w Zarządzie, ponadto Rada Nadzorcza nadzoruje działalność Zarządu i wspomaga go dostarczając wytyczne do efektywnego zarządzania i działania.



Rys. 1. Oznaczenie stacji kontroli pojazdów lekkich (do 3,5 t), poniżej pojazdów ciężkich (powyżej 3,5 t).
Fig. 1. Designation of the light vehicles inspection station (up to 3.5 t); bellow, of the heavy vehicles (over 3.5 tons).

Elementy składające się na organizacje systemu

W Holandii jest bardzo duże nasycenie SKP, ich liczba to około 10000 upoważnionych warsztatów [2]. Badania dodatkowe takie, jak po zmianach konstrukcyjnych, czy po kolizji drogowej, gdzie naruszone zostały elementy nośne pojazdu realizowane są obecnie zaledwie w 7 z 70 stacji należących bezpośrednio do RDW.

Władze zachęcają wszystkich, którzy zaangażowani są w naprawy i serwis pojazdów do nabywania uprawnień kontrolnych w zakresie okresowych badań technicznych pojazdów, stąd też tak duża liczba podmiotów świadczących te usługi.

Filozofia polega na tym, żeby serwis można było połączyć z badaniem technicznym i w ten sposób zrobić je możliwie tanim - redukcja kosztów. Każde badanie jest obarczone opłatą na rzecz nadzoru, który sprawuje RDW w wysokości 4 Euro. RDW dostarcza kompletną bazę danych zawierającą dane techniczne pojazdów, jak również dane dotyczące wymagań, jakim ma sprostać dany pojazd, wykrytych usterek, wskazań przebiegu pojazdu, terminów badań, termin ten nie może być przekroczony o więcej niż dwa miesiące, jeżeli jest dłuższe przekroczenie właściciel musi zapłacić grzywnę w wysokości 130 Euro.

W ramach nadzoru RDW jest zobowiązane umową w ramach podpisanego kontraktu do przeprowadzania 3% ponownych badań pojazdów, co obecnie daje liczbę około 200000 badań ponownych w roku. Wszystkie SKP podzielone są ze względu na jakość na trzy grupy. Pierwsza grupa, która działa na najwyższym poziomie, druga średnia i trzecia, do której są zastrzeżenia. Z przynależnością do grupy powiązane jest prawdopodobieństwo ponownego badania. Badania ponowne są wyznaczane losowo przez komputer. Po zakończeniu badania każdy diagnosta zatwierdzając badanie otrzymuje informację, czy

został wylosowany, czy nie. W przypadku, jeżeli badanie ponowne ma się odbyć, inspektor RDW musi pojawić się w danej SKP w ciągu 90 minut. Jeżeli ten czas minie samochód i jego właściciel mogą opuścić SKP bez konsekwencji. Jeżeli nie będą czekać, badanie jest unieważniane i właściciel pojazdu musi zgłosić się do SKP prowadzonej bezpośrednio przez RDW.

Okresowe badanie techniczne w SKP RDW to koszt około 50 Euro dla samochodów osobowych i około 100 Euro dla pojazdów powyżej 3500 kg.

Jeżeli pojazd nie czeka, SKP niezwłocznie informuje o tym fakcie RDW. Podczas ponownego badania pojazdu, jeżeli jest pełna zgodność pomiędzy oceną SKP a inspektora RDW, diagnoście i SKP przydzielane jest 0,4 punktu dodatniego i SKP wraz z diagnostą przesuwa się w rankingu do góry, w kierunku SKP, które robią badania bezbłędnie i które są w związku z tym rzadziej sprawdzane. Jeżeli wykryta zostanie usterka drobna, której nie wykrył diagnosta przydzielane jest 1,5 punktu ujemnego a w przypadku poważnej 3,0 punkty ujemne, a wówczas i SKP, i diagnosta wędrują w dół w rankingu, tam gdzie kontrole odbywają się częściej.

Dla zbyt dużej liczby punktów ujemnych SKP traci licencję i nie może dalej prowadzić urzędowych badań technicznych. SKP zatrudniająca kilku diagnostów jest oceniana na podstawie sumy uzyskanych przez nich punktów. W trakcie badań wykorzystywana jest baza danych tworzona przez RDW, baza ta zawiera wszelkie dane o pojeździe, takie jak dane techniczne oraz wymagania specyficzne dla danego pojazdu, historię przebiegu oraz okresowych badań i wykrytych usterek, ważności ubezpieczenia. Baza ta jest podzielona na moduły i w zależności od uprawnień różne podmioty mają do niej dostęp w różnym zakresie. Również zwykły obywatel może w pewnym zakresie sprawdzić dane dotyczące danego pojazdu.

System okresowych badań technicznych - ogólne dane

Po wykonanym badaniu klient zawsze otrzymuje zaświadczenie z badania, również w przypadku, kiedy jego wynik jest negatywny. Zaświadczenie zawiera listę usterek do usunięcia, a w przypadku pozytywnego wyniku badania zawiera również datę, kiedy ważność badania wygaśnie. Po wygaśnięciu ważności badania użytkownik może poruszać się po drogach publicznych tylko w celu wykonania badania technicznego. Jednak są przypadki, kiedy badanie nie może być wykonane w wymaganym czasie, na przykład użytkownik jest za granicą i nie może wrócić do Holandii przed wygaśnięciem ważności badania lub gdy wynik badania był negatywny i pojazd musi być naprawiony przed ponownym badaniem.

Zasada jest następująca - nawet, jeżeli pojazd nie jest użytkowany, to i tak badanie techniczne musi być wykonane w określonym czasie – jest to obowiązek wynikający z przepisów prawa. Jeżeli z jakichś przyczyn nie można dotrzymać terminu wykonania badania należy skontaktować się z RDW i dowiedzieć, w jaki sposób można uniknąć kary.

W Holandii zadbano, żeby powszechna była świadomość faktu, że okresowe badanie techniczne jest tylko wskaźnikiem i nie gwarantuje bezpieczeństwa pojazdu w okresie, w jakim zachowuje swoją ważność, nie zwalnia z obowiązku wykonania serwisu pojazdu w czasie tego okresu. Bieżąca kontrola wykonywana przez użytkownika pojazdu oraz serwis pojazdu zgodnie z wytycznymi producenta, pozostają zawsze ważnym elementem mającym kluczowe znaczenie dla utrzymania właściwego stanu technicznego pojazdu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W trosce o wygodę obywateli Holandia jest pionierem w obszarze wzajemności uznawania okresowych badan technicznych pojazdów, co znajduje swój wyraz w zawieraniu umów dwustronnych z krajami Unii Europejskiej. Obecnie Królestwo Holandii zawarło takie umowy z Hiszpanią i Belgią (wykaz tele - adresowy stacji upoważnionych do prowadzenia badań w imieniu RDW na terytorium Hiszpanii i Belgii w załączniku). Można tu dodać, że rozmowy dotyczące podpisania takiej umowy pomiędzy Królestwem Holandii a Polską były również prowadzone, jednak uznano, że zawarcie takiego porozumienia byłoby przedwczesne ze względu na duże różnice w organizacji systemy badań technicznych pojazdów.

Wnioski

Niektóre elementy systemu oraz narzędzia nadzoru przedstawione powyżej zawarte są w Dyrektywie 2014/45 [3] jako obligatoryjne. Również w Polsce, wdrażając postanowienia Dyrektywy, jesteśmy zmuszeni do ich wdrożenia i stosowania.

Przedstawiony holenderski system jest spójny i zapewnia wysoką jakość prowadzonych okresowych badań technicznych pojazdów. Nasz polski system badań technicznych jest źle zorganizowany właśnie od strony systemowej, zaś jego największe wady: to rozproszenie organów nadzoru (przeszło 400 podmiotów w skali kraju – co skutkuje brakiem przepływu informacji, oraz brakiem jednolitego podejścia w złożonych przypadkach), oraz brak środków na prowadzenie nadzoru z prawdziwego zdarzenia przy użyciu narzędzi, które w Europie są stosowane od dawna, a w nieodległej perspektywie staną się obowiązkowe.

Załącznik

1. Hiszpania
Barcelona
CERTIO (www.certio.com)
Estació ITV B22 St. Cugat
C/ Amposta, 2. Pol. Ind. St. Mamet
08190 Cugat del Vallès
Telefoon: 902 790 791 of 936 756 901 Fax: 935 900 113

Alicante APPLUS (www.applusiteuve.com)
Polígono Industrial Pla de la Vallonga
Calle 5, nº 5,
03006 Alicante
Telefoon: 965 107 977

Benidorm APPLUS (www.applusiteuve.com)
Av. De la Comunidad Valenciana
s/n 03503 Benidorm
Telefoon: 966 831 102

Marbella VEIASA (www.itvcita.com)
Polígono Industrial San Pedro de Alcántara
29670 Marbella
Telefoon: 902 575 757 of 951 216 991 Fax: 951 506 018

Motril VEIASA (www.itvcita.com)
Ctra. Almería Km. 1,3

18600 Motril
Telefoon: 902 575 757 of 958 109 078 Fax: 958 948 061

Sevilla VEIASA (www.itvcita.com)
Polígono Industrial El Pino.
C/ Pino Central, parcela 16-18
C.P. 41016 Sevilla
Telefoon: 902 575 757 of 955 118 797 Fax: 955 118 021

2. Belgia

Hoofdvestiging bedrijf:
Autoveiligheid NV. en Bureau voor Technische Controle NV.
Lammerdries 7 2440 GEEL

Keuringscentra:
BTC NV. Antwerpen Noorderlaan 34-36 2060 ANTWERPEN
BTC NV. Brasschaat Sint-Jobsesteenweg 134 2930 BRASSCHAAT
Autoveiligheid NV. Turnhout Veedijk 40 2300 TURNHOUT
Autoveiligheid NV. As Lanklaarseweg 5 3668 AS
Autoveiligheid NV. Hechtel-Eksel Eindhovensebaan 50 3941 HECHTEL-EKSEL

Hoofdvestiging bedrijf:
S.B.A.T. NV.
Poortakkerstraat 129 9051 SINT-DENIJS-WESTREM

Keuringscentra:
S.B.A.T. NV. Stekene Industriezone Klein Akker Zavelstraat 25 9190 STEKENE
S.B.A.T. NV. Eeklo Industrielaan 15 9900 EEKLO
S.B.A.T. NV. Nazareth Industriepark " De Prijkels" Venecoweg 16 9810 NAZARETH
S.B.A.T. NV. Dendermonde Industriezone Hoogveld Cooremannekens 12 9200 DENDERMONDE

Hoofdvestiging bedrijf:
Keuringsbureau Motorvoertuigen NV.
Zandevoordestraat 442 A
8400 OOSTENDE

Keuringscentra:
KM. NV. Oostende Zandevoordestraat 442 A 8400 OOSTENDE
KM. NV. Brugge Kolvestraat 29 8000 BRUGGE
KM. NV. Deerlijk Pontstraat 87 8540 DEERLIJK

LITERATURA:

[1] www.rdw.nl
[2] Top B. "The Dutch PTI" PTI seminar 6th November 2014, Amsterdam, The Netherlands
[3] Dyrektywa 2014/45