

# Czy SKP się jeszcze opłaca? Co zmienia nowelizacja? [WYWIAD Z PRAKTYKIEM]

data aktualizacji: 2020.10.28



Krystian Pomorski, współzarządzający OSKP w Radomiu oraz konsultant firm motoryzacyjnych z sektora MŚP

**Właściciele Stacji Kontroli Pojazdów od lat alarmują, że ustawowa stawka za badanie techniczne pojazdu jest zbyt niska. Z drugiej strony, stale powstają nowe punkty, a pomiędzy stacjami mamy do czynienia z rywalizacją o klienta, m.in. przy pomocy gadżetów.**

O co chodzi? Czy otwarcie SKP przy działającym warsztacie samochodowym to dobry pomysł? Z jakimi problemami mierzą się zarządcy stacji? I wreszcie, co tak naprawdę zmienia nowelizacja ustawy „Prawo w ruchu drogowym”? O tym wszystkim z Krystianem Pomorskim\*, współzarządzającym OSKP w Radomiu oraz konsultantem firm motoryzacyjnych z sektora MŚP rozmawia red. Piotr Łukaszewicz.

**System badań technicznych w Polsce ma wielu krytyków. Prowadzący stacje diagnostyczne narzekają m.in. na niskie stawki za badanie, ale do tego wrócimy później. Najpierw chcę zapytać Cię o opinie części ekspertów, którzy o obowiązującym systemie mówią jako pewnego rodzaju farsie. Bo kierowcy, mając świadomość, że w danej stacji pracuje niezbyt szczegółowy diagnosta, mogą ją chętniej wybierać. Mówimy oczywiście o kierowcach szukających pieczętki, a nie informacji o stanie swojego auta.**

Krystian Pomorski: Jeszcze kilkanaście lat temu temat badań technicznych rzeczywiście budził duże kontrowersje. Przyczyny tego stanu rzeczy były złożone. Na wielu stacjach notorycznie zdarzały się nadużycia w postaci przymykania oka na pewne usterki, niedopełnienia procedur czy nieprawidłowe działanie urządzeń kontrolno-pomiarowych. Opisywał to zresztą raport NIK z 2014 roku, który jako

jedną z przyczyn podał niedostateczny nadzór starostów.

Moim zdaniem, to wszystko w pewnym stopniu wynikało także z mentalności kierowców, którzy traktowali badanie techniczne jak przykry obowiązek. Z biegiem lat widzę dużą poprawę w tym zakresie, dlatego nie zgodzę się z tym, że badania techniczne są farsą. Społeczeństwo jest bardziej świadome zagrożeń w ruchu drogowym, dlatego kierowcy coraz częściej wymagają rzetelnych informacji. Zmieniło się także prawo, które nałożyło na diagnostów bardziej dotkliwe sankcje w razie wykrycia nadużyć, na czele z odebraniem uprawnień. Kto chce, zapewne znajdzie stację, która przymknie oko na pewne rzeczy (z kategorii usterek istotnych), ale z mojej perspektywy jeden czy drugi samochód nie jest wart takiego ryzyka.

Diagnosta to też człowiek, który ma rodzinę, kredyt na dom i wiele innych zobowiązań. Od wielu lat uświadamiam w mediach społecznościowych, że warto myśleć o drugim człowieku i nie stawiać go w sytuacji dylematu. Diagnosta samochodowy to niesłuchanie stresujący i odpowiedzialny zawód, wymagający ogromnej wiedzy technicznej.

### **19 października opublikowano nowelizację ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, która wprowadza szereg zmian w zakresie funkcjonowania Stacji Kontroli Pojazdów. Co te zmiany oznaczają w praktyce dla diagnostów i przedsiębiorców z tej branży?**

Nowelizacja przepisów związana jest z dostosowaniem prawa do dyrektywy 2014/45/UE. Projekt, który trafił obecnie do konsultacji społecznych, zakłada zmiany m.in. w procedurze badania technicznego. Diagnosty będą mieli obowiązek wykonywania zdjęć samochodu oraz stanu licznika kilometrów. Zdjęcia te będą musieli archiwizować przez okres kilku lat. Z jednej strony, oceniam te zmiany pozytywnie z punktu widzenia zmniejszenia ryzyka nadużyć i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z drugiej strony, to nic innego, jak dodatkowe obowiązki dla diagnostów. Będą musieli zainwestować w sprzęt. Wydłużą się także czas badania technicznego, przez co sumarycznie stacje będą wykonywać ich mniej.

### **Po wejściu w życie nowych przepisów spóźnialscy zapłacą więcej. Jeśli kierowca spóźni się z przeglądem o więcej niż 30 dni, za badanie techniczne zapłaci dwukrotną stawkę. Te dodatkowe pieniądze trafią do Transportowego Dozoru Technicznego...**

O ile popieram sankcje finansowe, bo uważam, że będzie to motywujące do stawiania się na badaniu we właściwym terminie, tak nie do końca rozumiem, dlaczego te dodatkowe pieniądze mają trafiać do TDT. Przecież w takiej sytuacji to stacja będzie musiała wykonać dodatkową pracę za darmo. Ustawodawca argumentuje, że służy to m.in. pokryciu kosztów funkcjonowania TDT, ale dlaczego tę odpowiedzialność przerzuca się na przedsiębiorców i kierowców?

### **Czy to są zmiany, jakich oczekiwali przedsiębiorcy i diagnosty po wielu latach prób wypracowania zmian?**

Tak jak wspominałem, część nowych przepisów uważam za zdecydowanie pozytywne. Zwiększenie nadzoru i dołożenie dodatkowej pracy dla SKP musi iść jednak w parze z nowelizacją tabeli opłat za badania techniczne. I to każdy kraj UE ustala we własnym zakresie. W Polsce stawek nie zmieniono od 16 lat, kiedy wszystkie inne koszty wzrosły kilkukrotnie. Rentowność stacji znacznie spadła, także dlatego, że jest ich dziś za dużo. Liczymy na to, że zmiany w postaci "urealnienia" opłat w końcu nadejdą na drodze rozporządzenia ministra infrastruktury. To musi wydarzyć się niezależnie od ustawy, dlatego walka o poprawę sytuacji w tym aspekcie toczy się nadal.

### **W jaki sposób skłonić polityków do pochylenia się nad tym problemem? Przez ostatnie lata regularnie informowaliśmy o interpelacjach kolejnych posłów czy apelach stowarzyszeń.**

Należy uświadamiać zarówno polityków, jak również społeczeństwo, że zwiększenie opłat nawet o kilkadziesiąt procent to jest nic z punktu widzenia kierowcy, który pojawia się na takim badaniu raz w roku (jeśli to badanie okresowe). Dla stacji wykonującej kilkaset badań w miesiącu to jednak ogromna różnica. W tej materii dobrą pracę wykonuje Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów, zrzeszająca przedsiębiorców i ekspertów z tej branży. W 2020 roku prezesem zarządu tej organizacji został Marcin Barankiewicz. Z naszej ostatniej rozmowy wynika, że PISKP aktywnie lobbuje na rzecz zmiany tabeli opłat oraz komunikuje problemy, z jakimi spotykają się diagnosty. Bardzo liczę na to, że nowa energia w Izbie przyczyni się do osiągnięcia konsensusu w tej sprawie.

### **Mimo wszystko, w wielu miastach stacje buduje się coraz więcej. Czy to nadal jest opłacalny biznes?**

To wszystko zależy - od lokalizacji, od bazy klientów, od wyposażenia stacji i kompetencji diagnostów. Prawdę mówiąc znam kilkadziesiąt lepszych pomysłów na biznes, z niższym progiem wejścia i lepszą perspektywą na zysk. A przede wszystkim nieregulowanych w tak dużym zakresie przez państwo.

Z drugiej strony, stację może dziś otworzyć praktycznie każdy, kto dysponuje odpowiednio wysokim kapitałem. To nie jest tak, jak np. w przypadku aptek, które mogą prowadzić tylko osoby z wykształceniem kierunkowym i gdzie ustawodawca wprowadził kryteria geograficzno-demograficzne dla nowych placówek, by nie było ich zbyt dużo np. w promieniu kilometra. Bardzo często stacje - w ramach uzupełnienia usług - otwierają też przedsiębiorcy dysponujący serwisem samochodowym. To koncepcja, która moim zdaniem ma zdecydowanie większy sens niż stawianie niezależnego obiektu. Nie tylko z punktu widzenia możliwości generowania kosztów - stacja wbrew pozorom nie ma ich zbyt wiele a np. faktury TDT są zwolnione z VAT. Chodzi przede wszystkim o to, że jesteśmy wtedy w stanie zapewnić kierowcom kompleksowe usługi „pod jednym dachem”. Nie wiem, przez jaki czas jeszcze tak będzie, bo wiesz doskonale, że producenci próbują ograniczać możliwości diagnostyki i naprawy pojazdów poza ASO, ale na ten moment tak to postrzegam. Poza tym, na rynku rozwijają się dynamicznie stacje sieciowe.

### **Przystępowanie do sieci SKP to właściwy kierunek, który pozwoli przetrwać stacjom niezależnym lub osiągnąć przewagę konkurencyjną?**

Stacje zrzeszone w ramach sieci mają do dyspozycji o wiele większy kapitał, który pozwala im obniżać koszty. Mogą dokonywać wspólnych inwestycji, zakupów wyposażenia czy gadżetów, wręczanych kierowcom przy okazji „przejazdów”. Oczywiście po lepszych cenach z racji skali. Prywatne stacje niezrzeszone w sieci zazwyczaj nie mają takich możliwości. Muszą przyciągać klientów innymi metodami. I będzie im trudno zachować rentowność, jeśli tabela opłat za badania się nie zmieni. Ceny są narzucone odgórnie przez ustawodawcę na drodze rozporządzenia, więc przedsiębiorcy nie mają możliwości konkurencyjnego działania na tej płaszczyźnie.

Swoją drogą, obserwuję duży poziom niezrozumienia ludzi spoza branży, jak w rzeczywistości wygląda ten biznes. Wiele razy słyszałem, że stacja kontroli pojazdów to w sumie „samograj”. Coś tam diagnosta pochodzi, poświeci latarką przez kilkanaście minut, sprawdzi dokumenty i stówka w kieszeni. No nie jest tak. Stacja ma teren i budynki, które trzeba wybudować lub wynająć, urządzenia kontrolno-pomiarowe, które trzeba serwisować, wynagrodzenia diagnostów, które muszą być odpowiednio wysokie oraz mnóstwo wymagań i procedur, które trzeba spełnić, gdy już prowadzi się taki biznes. A teraz będą kolejne, nie wspominając o ogromnej konkurencji, odpowiedzialności społecznej i stresie, który towarzyszy codziennej pracy stacji, szczególnie w mniejszych miejscowościach. Mam na myśli oczywiście stan samochodów, które do niej przyjeżdżają.

### **Wspomniałeś o gadżetach dla kierowców. Przedstawiciele branży podkreślają, że od wielu**

## **lat to jeden z głównych problemów - stacje nie konkurują jakością weryfikacji pojazdu czy zakresem przekazywanych informacji, tylko prezentami, które mają przyciągnąć klienta.**

To w dużej mierze prawda. Wiele stacji przy każdym badaniu technicznym oferuje różnego rodzaju gadżety - tanie alkometry, zapachy, płyny do spryskiwaczy czy kosmetyki samochodowe. Jeśli to, gdzie pojedę, by sprawdzić czy mój samochód jest bezpieczny uwarunkowane jest tym, gdzie otrzymam fajniejszy prezent, to coś jest nie tak. A to niestety częste podejście w przypadku kierowców, którzy jeżdżą samochodami w złym stanie technicznym. Oni nie chcą dowiedzieć się, czy ich samochód ma jakieś usterki. Chcą „odbębnić” ten obowiązek i tyle, bagatelizując przy tym wszelkie niedomagania. Mógłbym ze dwa dni opowiadać, jakie przypadki pojawiają się na stacjach. Na szczęście, tak jak wspomniałem na początku, ta mentalność się zmienia, szczególnie w młodszych pokoleniach. Diagnosty z kolei coraz częściej potrafią być asertywni.

## **Z jakimi jeszcze problemami mierzą się diagnosty w codziennej pracy?**

Podam praktyczny przykład. Na stację kontroli pojazdów przyjeżdża kierowca z samochodem sprowadzonym np. z Niemiec. Żeby zarejestrować taki pojazd w Polsce, musi przejść tzw. przegląd przed pierwszą rejestracją. W briefie niemieckim podana jest informacja na temat pierwszej rejestracji na terenie Niemiec. I problem rodzi się wtedy, gdy w briefie widzimy przykładowo rejestrację zagranicą w lutym 2020 roku. I skąd pewność, że taki samochód nie został wyprodukowany np. w grudniu 2019 roku? A diagnosta w Polsce musi ustalić rok produkcji samochodu, nie rok jego pierwszej rejestracji! To dwie zupełnie inne kwestie.

I dalej mamy błędne koło: w CEPIKU-u tego samochodu jeszcze nie ma. Czasem system go nie wyszukuje. Z kolei niezależne bazy danych dostępne w internecie nie biorą odpowiedzialności za podawane informacje, co komunikują zresztą w regulaminach świadczenia usługi. Gdzie zatem można zweryfikować datę produkcji? Tylko w ASO danej marki. Pół biedy, gdy diagnosta zna się z pracownikami salonu. ASO nie chcą jednak zazwyczaj przekazywać takich informacji telefonicznie i do tego osobie, która nie jest właścicielem pojazdu. To duże utrudnienie w pracy diagnostów, jeśli chodzi o weryfikację danych. A urzędnik - w razie pomyłki - na dalszym etapie zawsze może powiedzieć, że diagnosta nie dopełnił należycie swoich obowiązków. Byłoby lepiej, gdyby w Polsce również obowiązywała data pierwszej rejestracji lub gdyby stacje miały wgląd do rzetelnej, ujednoczonej bazy danych. Obecnie tak nie jest.

## **Sytuacji na stacjach nie poprawia na pewno pandemia koronawirusa. W jaki sposób stacje diagnostyczne zareagowały na to zagrożenie?**

Wiele stacji wprowadziło dodatkowe procedury bezpieczeństwa. Przykładem tego jest ozonowanie hali czy każdego samochodu, jeszcze przed wykonaniem badania. Diagnosty pracują w maseczkach i rękawiczkach jednorazowych. W wielu firmach pojawiła się możliwość płacenia kartą, jeśli do tej pory jej nie było. W budynkach SKP, wzorem wielu innych przedsiębiorstw z sektora usług stacjonarnych, zainstalowano płyny do dezynfekcji rąk i pleksy na stanowiskach obsługi, by ograniczyć kontakt z klientem. To pozwoliło zwiększyć poczucie bezpieczeństwa. Jeśli nie zapadnie decyzja o kolejnym lockdownie gospodarki, który zatrzyma ludzi w domach, to powinno wystarczyć.

## **Jaka jest Twoim zdaniem przyszłość Stacji Kontroli Pojazdów? Jak ta branża będzie funkcjonować np. w perspektywie dekady?**

Motoryzacja zmienia się bardzo dynamicznie. Już praktycznie każdy producent ma w swojej gamie modelowej samochody hybrydowe i elektryczne. Przyszłością są także samochody autonomiczne, nad którymi prowadzone są intensywne badania. W perspektywie kilku lub kilkunastu lat Stacje Kontroli Pojazdów na pewno czeka konieczność doposażenia w odpowiednie urządzenia kontrolno-

pomiarowe, które zapewnią możliwość sprawdzania takich aut. W związku z tym zapewne zmieni się także procedura przeprowadzania badań. Diagnostyci będą musieli przechodzić dodatkowe szkolenia, czego przedsmak widzimy już we wspomnianej nowelizacji ustawy.

Z perspektywy biznesowej zakładam dużo konsolidacji oraz przystępowania do ogólnopolskich sieci, by osiągnąć przez to przewagi konkurencyjne. Nie wyobrażam sobie także niepodwyższenia tabeli opłat. To oczywiste, że odpowiednie wynagrodzenie jest jednym z czynników, który wpływa na prawidłową pracę diagnostów.

**Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał Piotr Łukaszewicz.**

**Krzysztof Pomorski** z motoryzacją związany jest za sprawą rodzinnego warsztatu oraz okręgowej stacji kontroli pojazdów. Podczas studiów na Uniwersytecie Jagiellońskim zaliczył etap w startupie technologiczno-motoryzacyjnym. Dziś jako Key Account Manager w agencji Proautomotive, wykorzystuje swoje doświadczenie w pracy dla światowych producentów części samochodowych. Świadczy dla nich usługi marketingowe i PR w siedmiu krajach Europy Środkowo-Wschodniej oraz w Afryce. Doradza także firmom z sektora MŚP. W obszarze jego zainteresowań leżą ekonomia oraz inwestowanie na rynkach kapitałowych. Z wykształcenia magister Zarządzania na Akademii Leona Koźmińskiego, ze specjalizacją Zarządzanie w Wirtualnym Środowisku

Źródło: