

**Wojciech Jarosiński**

Instytut Transportu Samochodowego

## **OKRESOWE BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW – ANALIZA PLANOWANYCH ZMIAN SYSTEMOWYCH**

W artykule przedstawiono proponowaną zmianę organizacji systemu badań technicznych w Polsce, której ważnym elementem będzie wprowadzenie nadzoru nad nimi prowadzonego przez jednostkę centralną, w miejsce starostw powiatowych. Nadzór oparty będzie na dużej liczbie badań ponownych. Doskonałym narzędziem, pozwalającym na prowadzenie analiz statystycznych będzie wprowadzenie systemu informatycznego CEPIK2.0. System został tak zaprojektowany, że tworzy spójną całość i wymusi wysoką jakość prowadzonych badań.

## **PERIODIC TECHNICAL INSPECTION OF VEHICLES – ANALYSIS OF PLANNED SYSTEM CHANGES**

*The article presents changes of the system of Periodic Technical Inspection in Poland. Supervision will be conducted by central organization instead of the county offices and system will be based on a large number of the re inspections. Supervision will be equipped in the perfect tool to provide statistic analysis called CEPIK2.0. The designed system is coherent and enforces high quality of inspections.*

## **Wstęp**

Zmiany systemowe dotyczące okresowych badań technicznych pojazdów, będą wprowadzane w następstwie dwóch niezależnych od siebie przesłanek. Pierwsza, która zgodnie z założeniami miała wejść w życie z dniem 1 stycznia 2017, to wprowadzenie systemu CEPIK2.0. Druga to konieczność wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów UE, czyli ściślej rzecz biorąc Dyrektywy 2014/45.

Większość zmian była od dawna postulowana między innymi przez środowisko związane z badaniami technicznymi pojazdów [4] oraz przedstawicieli władzy - ministra właściwego ds. transportu, co znalazło wyraz w powołaniu zespołu roboczego w sprawie „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”. Dotychczasowy system okresowych badań technicznych w tym przede wszystkim kwestie związane z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów zostały negatywnie ocenione przez NIK już w 2009 roku.

Zgodnie z raportem NIK z 2009 r. w około 40% starostw prowadzone były postępowania karne przeciwko uprawnionym diagnostom w większości przypadków na podstawie art. 271 kk (poświadczanie nieprawdy). Należy zaznaczyć, że zgodnie z danymi statystycznymi liczba uniewinnień w sprawach karnych wynosi około 2%, z czego wynika, że praktyczne prawie wszystkie wszczęte postępowania przeciwko uprawnionym diagnostom kończą się wyrokami skazującymi.

Rewolucyjne zmiany niesie ze sobą wdrożenie systemu informatycznego CEPIK2.0. Zgodnie z założeniami wszystkie badania techniczne będą rozpoczynać się od wniesienia opłaty za badania oraz od wyszukania danych pojazdu z tego systemu.

Wszystkie stacje kontroli pojazdów przed wejściem w życie zmiany związanej z CEPIK2.0 muszą zaopatrzyć się w sprawne łącze internetowe oraz skonfigurować łączność z serwerami CEPIK2.0.

## **1. Założenia współpracy Stacji Kontroli Pojazdów (SKP) z CEP2.0 przedstawiono w oparciu o dane Ministerstwa Cyfryzacji [1]**

Począwszy od wdrożenia systemu CEPIK2.0 wszystkie procesy będą realizowane w oparciu o centralną ewidencję. Każde badanie techniczne kończyć się będzie wysłaniem danych do systemu. Pracownicy SKP rozpoczną swoją pracę od pobrania kompletu potrzebnych informacji o pojeździe z CEPIK2.0, w tym danych z poprzedniego badania technicznego.

Takie rozwiązanie umożliwi natychmiastową dostępność informacji i danych pomiędzy poszczególnymi SKP.

### **Bezpośredni i bieżący dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) oraz weryfikacja danych**

Wszystkie uprawnione podmioty będą miały bezpośredni dostęp do danych w centralnej ewidencji. Oznacza to, że wszyscy będą pracować w oparciu o te same dane. Jeśli pracownik SKP w Warszawie wprowadzi dane badania technicznego pojazdu – takie dane będą widoczne od razu dla innych uprawnionych podmiotów w całej Polsce.

Dodatkowo zanim pracownik SKP wprowadzi nowe dane, będzie wyszukiwał danych o pojeździe w centralnej ewidencji. Jeśli okaże się, że pojazd jest w systemie – dane zostaną pobrane i diagnosta nie będzie musiał ich ponownie wpisywać. Pozwoli to uniknąć wielu niezgodności danych, które występują w dotychczasowym systemie. Takie

## *Okresowe badania...*

rozwiązanie to również znaczna oszczędność czasu pracy, nie trzeba będzie bowiem za każdym razem uzupełniać danych, które znajdują się już w centralnej ewidencji.

### **Praca w oparciu o słowniki**

Praca przy wykorzystaniu słowników ograniczy potrzebę ręcznego wprowadzania poszczególnych danych, co zagwarantuje ich poprawne wprowadzanie. W trakcie badania, w oparciu o dostępne w słownikach informacje, diagnosta uzupełni dane dotyczące badania technicznego, w tym:

- wynik badania technicznego,
- rodzaj badania technicznego,
- kody i rodzaj usterek.

Słowniki zapewnią:

- wsparcie procesu wprowadzania danych,
- wysoką jakość danych,
- usprawnienie obsługi obywatela.

### **Postępowanie w przypadku niezgodności danych**

System CEPIK2.0 zawiera mechanizmy, które pozwolą na usunięcie z centralnych ewidencji różnych niezgodności danych. Będą one wskazywane przez sam rejestr, inne podmioty zasilające oraz samych obywateli.

CEPIK2.0 będzie zawierał następujące funkcjonalności w tym obszarze:

- będzie wykrywał ewentualne rozbieżności, błędy w zapisywanych danych, co pomoże w uniknięciu błędów w procesach administracyjnych,
- będzie umożliwiał zgłoszenie niezgodności do pobranych danych z centralnych ewidencji,
- będzie umożliwiał wyjaśnienie zgłoszonej niezgodności.

Diagnosta będzie mógł przy tym:

- zgłosić niezgodność związaną z danymi pojazdu, którą znajdzie w otrzymanych danych,
- podejrzewać niezgodność związaną z danymi pojazdu, którą ma rozwiązać inny podmiot,
- rozwiązać niezgodność związaną z danymi badań technicznych.

## **2. Dane udostępniane i przekazywane do ewidencji CEP**

### **Zakres danych udostępnianych diagnostom to:**

- dane identyfikujące pojazd,
- dane techniczne pojazdu,
- dane o dokumentach pojazdu, w tym dane o ich zatrzymaniu (z wyłączeniem danych osobowych właściciela i posiadacza pojazdu),
- dane o tablicach rejestracyjnych pojazdu, ich legalizacji, nalepkach kontrolnych,
- dane o badaniach technicznych pojazdu,
- dane o uszkodzeniach istotnych klasyfikujących pojazd do dodatkowego badania technicznego,
- dane o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu albo dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu.

Dane powyższe stanowią całkowitą nowość, ponieważ dotychczas diagnosta nie korzystał ze wsparcia CEP i wykonywał badanie wyłącznie w oparciu o przedstawioną

przez użytkownika pojazdu dokumentację. W najprostszym przypadku był to dowód rejestracyjny.

### **Zakres danych badania przekazywany przez SKP do ewidencji CEP**

- numer badania technicznego,
- data i godzina rozpoczęcia badania technicznego
- rodzaj badania technicznego i jego wynik,
- przyczyna wykonania dodatkowego badania technicznego
- termin kolejnego badania technicznego,
- informację o wpisie do dowodu rejestracyjnego pojazdu oraz informację o wydaniu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu,
- przyczyny przerwania badania technicznego – jeśli doszło do jego przerwania,
- dane usterek pojazdu – jeśli w toku badania technicznego zostały one stwierdzone,
- odczyt liczników przebiegu pojazdu wraz z jednostką miary,
- w przypadku zatrzymania, dane zatrzymanego dokumentu pojazdu,
- data i godzina wykonania badania przekazywanego w trybie awaryjnym – jeśli trzeba było przeprowadzić badanie w takim trybie.

### **3. Przebieg badania technicznego pojazdu znajdującego się w ewidencji CEP**

Przebieg badania technicznego pojazdu znajdującego się w ewidencji CEP to:

1. Przyjazd pojazdu na okresowe badanie techniczne do SKP
2. Pobranie dokumentów pojazdu przez Diagnostę i wyszukanie pojazdu w ewidencji CEP. W odpowiedzi: CEP udostępni dane wyszukiwanego pojazdu
3. Weryfikacja danych pojazdu udostępnionych przez ewidencję, z danymi na pobranym dokumencie oraz ze stanem faktycznym pojazdu – potwierdzenie poprawnego wyszukania
4. Pobranie stosownych opłat za przeprowadzenie badania technicznego
5. Wykonanie wszystkich czynności badania technicznego pojazdu
6. Wprowadzenie danych wyniku badania technicznego do lokalnego systemu oraz przekazanie danych badania technicznego do ewidencji CEP.
7. W odpowiedzi: ewentualne wykryte błędy walidacyjne danych badania technicznego.
8. W odpowiedzi: jeżeli brak błędów, odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP
9. Zwrot dokumentów pojazdu oraz wydanie zaświadczenia; wyjazd pojazdu

### **Przebieg badania technicznego pojazdu nie znajdującego się w ewidencji CEP (pojazd sprowadzony z Unii Europejskiej)**

W przypadku pojazdu nie znajdującego się w ewidencji CEP przebieg badania jest następujący:

1. Przyjazd pojazdu na badanie techniczne
2. Pobranie dokumentów pojazdu przez Diagnostę i wyszukanie pojazdu w CEP.
3. W odpowiedzi: CEP poinformuje o braku pojazdu w ewidencji
4. Weryfikacja stanu faktycznego danych pojazdu oraz wprowadzenie danych pojazdu do lokalnego systemu
5. Pobranie stosownych opłat za przeprowadzenie badania technicznego
6. Wykonanie wszystkich czynności badania technicznego pojazdu
7. Wprowadzenie danych wyniku badania technicznego do lokalnego systemu oraz przekazanie danych pojazdu oraz badania technicznego do ewidencji CEP

### *Okresowe badania...*

- a) W odpowiedzi: ewentualne wykryte błędy walidacyjne danych pojazdu  
W odpowiedzi: jeżeli brak błędów, odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP
  - b) W odpowiedzi: ewentualne wykryte błędy walidacyjne danych badania technicznego  
W odpowiedzi: jeżeli brak błędów, odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP
8. Zwrot dokumentów pojazdu oraz wydanie zaświadczenia; wyjazd pojazdu.

#### **Przebieg przerwane badania technicznego pojazdu znajdującego się w CEP**

Przebieg przerwane badania technicznego pojazdu z bazy CEP jest następujący:

1. Przyjazd pojazdu na okresowe badanie techniczne do SKP
2. Pobranie dokumentów pojazdu przez Diagnostę i wyszukanie pojazdu w ewidencji CEP  
W odpowiedzi: CEP udostępni dane wyszukiwanego pojazdu
3. Weryfikacja danych pojazdu udostępnionych przez ewidencję, z danymi na pobranym dokumencie oraz ze stanem faktycznym pojazdu – potwierdzenie poprawnego wyszukania
4. Pobranie stosownych opłat za przeprowadzenie badania technicznego
5. Przerwanie wykonania czynności badania technicznego pojazdu
6. Zwrot dokumentów pojazdu; wyjazd pojazdu
7. Wprowadzenie danych przerwane badania technicznego do lokalnego systemu oraz przekazanie danych badania technicznego do ewidencji CEP  
W odpowiedzi: ewentualne wykryte błędy walidacyjne danych badania technicznego  
W odpowiedzi: jeżeli brak błędów, odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP

#### **Modyfikacja danych przekazanego do ewidencji CEP badania technicznego**

W przypadku modyfikacji danych przekazanego do ewidencji CEP badania technicznego procedura jest następująca:

1. Wyszukanie danych przekazanego badania technicznego w ewidencji CEP  
W odpowiedzi: CEP udostępni dane wyszukiwanego badania
2. Weryfikacja przekazanych danych badania oraz ich modyfikacja zgodnie ze stanem faktycznym
3. Przekazanie danych **zmodyfikowanego badania technicznego do ewidencji CEP**  
W odpowiedzi: ewentualne wykryte błędy walidacyjne danych badania technicznego  
W odpowiedzi: jeżeli brak błędów, odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP

#### **Korekta powiązania pomiędzy pojazdem, a przekazanym badaniem technicznym w ewidencji CEP odbywa się według następującej kolejności**

1. Wyszukanie danych przekazanego badania technicznego w ewidencji CEP
2. W odpowiedzi: CEP udostępni dane wyszukiwanego badania
3. Przekazanie **komunikatu anulowania badania** w ewidencji CEP
4. W odpowiedzi: odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP
5. Wyszukanie właściwego pojazdu w ewidencji CEP
6. W odpowiedzi: CEP udostępni dane wyszukiwanego pojazdu
7. Ponowne wprowadzenie danych wyniku badania technicznego do lokalnego systemu oraz przekazanie danych badania technicznego do ewidencji CEP dowiązanego do nowego pojazdu  
W odpowiedzi: ewentualne wykryte błędy walidacyjne danych badania technicznego  
W odpowiedzi: jeżeli brak błędów, odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP

#### **Przebieg badania technicznego pojazdu w trybie awaryjnym**

Jeśli na SKP pojawi się problem z działaniem Internetu – możliwe jest przekazanie danych badania technicznego w trybie awaryjnym. Proces wygląda wtedy następująco:

1. Przyjazd pojazdu na okresowe badanie techniczne do SKP
  2. Weryfikacja stanu faktycznego danych pojazdu oraz wprowadzenie danych pojazdu do lokalnego systemu
  3. Pobranie stosownych opłat za przeprowadzenie badania technicznego
  4. Wykonanie wszystkich czynności badania technicznego pojazdu
  5. Zwrot dokumentów pojazdu oraz wydanie zaświadczenia; wyjazd pojazdu
  6. *Po odzyskaniu połączenia z siecią Internet:*
  7. Wyszukanie pojazdu w ewidencji CEP
  8. W odpowiedzi: CEP udostępni dane wyszukiwanego pojazdu
  9. Przekazanie danych badania technicznego do ewidencji CEP dowiązanego do nowego pojazdu
- W odpowiedzi: ewentualne wykryte błędy walidacyjne danych badania technicznego.  
W odpowiedzi: jeżeli brak błędów, odesłanie potwierdzenia zapisu danych w CEP.

#### **4. Informacje techniczne dotyczące komunikacji pomiędzy stacjami kontroli pojazdów a systemem CEPIK2.0.**

Poniżej przedstawiono wybrane informacje techniczne dotyczące komunikacji pomiędzy stacjami kontroli pojazdów a systemem CEPIK2.0 [3].

Komunikacja stacji kontroli pojazdów z CEPIK2.0 odbywać się będzie z użyciem protokołu komunikacyjnego SOAP.

System udostępnić będzie dane w trybie **synchronicznym**, w następujący sposób: Użytkownik podmiotu żądającego informacji formułuje zapytanie i wysyła je do systemu CEPIK za pośrednictwem systemu eksploatowanego przez stację, której jest pracownikiem. System CEPIK wyszukuje potrzebne informacje, formułuje i odsyła odpowiedź. Użytkownik podmiotu żądającego informacji odbiera i odczytuje komunikat z odpowiedzią. Komunikacja w tym procesie jest synchroniczna, całość procesu realizowana jest w bardzo krótkim czasie.

Architektura systemu zapewni możliwość rozwoju i budowy przyrostowej – przewiduje się, że część nowych (wersji) funkcji będzie dodawana z zachowaniem działania istniejących. Ma to na celu zapewnienie gładkiego dostosowywania systemów stacji kontroli pojazdów do zmienianej (rozwijanej) funkcjonalności systemu.

Dostęp do Systemu CEPIK2.0 dla SKP realizowany będzie poprzez sieć Internet za pomocą połączenia VPN. Dodatkowo wszystkie komunikaty wymieniane pomiędzy systemami używać będą szyfrowanej transmisji wykorzystującej protokół SSL oraz symetrycznych kluczy szyfrujących. Do poprawnej komunikacji z systemem tym kanałem wymagane więc będzie posługiwanie się wydanym przez MSW certyfikatem niezbędnym do połączenia VPN.

#### **Zalecane są następujące minimalne parametry połączenia:**

- Łącze internetowe o przepustowości minimum 512Kb/s
- Łącze internetowe powinno być zakończone urządzeniem (routerem) o parametrach:
  - a. możliwość zestawienia tunelu VPN (IPSec) z wykorzystaniem certyfikatu do urządzenia Cisco ASA 55xx,
  - b. możliwość zestawienia tunelu VPN „na żądanie”,
  - c. dedykowany interfejs sieciowy (lokalny) do połączenia z wydzieloną siecią LAN,

## *Okresowe badania...*

- d. możliwość definiowania reguł ograniczających ruch pomiędzy interfejsami,
- e. możliwość definiowania reguł ograniczających dostęp do tunelu VPN.

W przypadku połączeń pojedynczych użytkowników indywidualnych możliwe jest wykorzystanie połączenia VPN typu Remote Access. Wymaga to zastosowania specjalnego oprogramowania instalowanego bezpośrednio na stacji roboczej.

Wykorzystane będą następujące protokoły:

komunikacja systemu zewnętrznego z udostępnionym interfejsem realizowana będzie z użyciem protokołu SOAP. Specyfikacja metod udostępnianych przez API SI CEPIK będzie realizowana za pomocą języka WSDL opartego na konstrukcji XML-a, który służy do definiowania usług internetowych. Jako protokół transportowy pomiędzy systemem zewnętrznym, a Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców wykorzystywany będzie protokół HTTPS.

Uwierzytelnianie, autoryzacja, rozliczalność, integralność transakcji i poufność danych będzie następująca:

wszystkie operacje realizowane przez użytkownika w systemie CEPIK będą logowane do logów AUDYT i SLA, a w przypadku danych osobowych również do logu GODO.

Uwierzytelnianie i autoryzacja odbywać się będzie następująco:

uwierzytelnienie użytkownika w systemie CEPIK odbywać się będzie z użyciem dostarczanego na karcie prywatnego certyfikatu zabezpieczonego kodem PIN, rozliczalność transakcji zapewnia SI CEPIK.

Na potrzeby korzystania z systemu przewidziany jest jeden spójny interfejs dostępowy, ograniczanie zakresu informacyjnego odbywać się będzie na podstawie danych autoryzacyjnych użytkownika przechowywanych w repozytorium tożsamości systemu CEPIK. Obecnie posiadane przez podmioty karty i certyfikaty będą mogły być wykorzystane w zmodernizowanym systemie.

**Poufność transmisji danych**

W połączeniach pomiędzy systemem zewnętrznym korzystającym z interfejsu a systemem CEPIK wykorzystywana będzie szyfrowana transmisja wykorzystująca protokół SSL oraz symetryczny klucz szyfrujący.

**Rozliczalność i integralność**

W przypadku, gdy z SI CEPIK integruje się system zewnętrzny uwierzytelnianiu i autoryzacji podlega jedynie serwer komunikacyjny systemu zewnętrznego, do którego przypisany jest odpowiedni profil uprawnień. Interfejs wymaga, aby jednym z parametrów zapytania był identyfikator użytkownika, w imieniu którego system zewnętrzny przekazał zapytanie. Zapewnienie rozliczalności działań użytkowników oraz ograniczenie zwracanego im zakresu informacyjnego w zależności od przysługujących im uprawnień spoczywa jednak na systemie zewnętrznym.

Uwierzytelnienie polega na sprawdzeniu certyfikatu, który jest zintegrowany z komunikatem. Jego podpisanie przez system zewnętrzny zapewnia integralność komunikatu. Do podpisu komunikatu konieczny będzie certyfikat różny od certyfikatu wykorzystywanego do zabezpieczenia połączenia pomiędzy systemem zewnętrznym.

Bardzo ważną konsekwencją wprowadzenia systemu w planowanej postaci będzie pojawienie się sprawnego narzędzia, które może posłużyć monitorowaniu jakości prowadzonych badań. System rejestruje czas, w którym stacja kontroli pojazdów wysyła zapytanie o pojazd, a po zakończeniu badania rejestruje czas, w którym zwraca wynik badania. Wraz z wynikiem badania do systemu zgłaszane są wykryte usterki w pojeździe. Daje to materiał, który po obrobieniu statystycznym pozwala na wyciągnięcie wniosków co do jakości prowadzonych badań.

Pierwszy podlegający analizie parametr, to średni czas wykonywania badania. Duże odchylenia od wartości średniej dla konkretnej stacji lub konkretnego diagnosty mogą wskazywać, że badania wykonywane są w sposób nie do końca zgodny z procedurą i stanowią przesłankę do kontroli w celu wyjaśnienia przyczyn odchylenia i podjęcia działań korygujących i naprawczych.

Drugim elementem podlegającym analizie jest rozkład wykrywanych usterek i również ich analiza statystyczna. Nie wykrywanie przez diagnostę jakiegś usterki w ogóle, w przypadku, gdy inni diagnosty ją wykrywają, może prowadzić do wniosku, że albo diagnosta ignoruje daną czynność albo realizuje ją nie do końca prawidłowo. Jest to również sygnał do sprawdzenia przez organ nadzoru.

W przypadku, gdy nieprawidłowości się potwierdzą działania zapobiegawcze powinny przede wszystkim polegać na szkoleniu diagnostów, tak aby wyeliminować niewłaściwe praktyki w przyszłości. Wykształcony diagnosta jest najważniejszym i najdroższym ogniwem na stacji kontroli pojazdów i w związku z tym karanie utratą uprawnień, czyli pozbawienie możliwości wykonywania badań, powinno być stosowane wyłącznie jako ostateczność, w przypadku, gdy diagnosta dopuścił się rażącego naruszenia warunków wykonywania badań technicznych.

## 5. Ocena wymagań Dyrektywy 2014/45

W konsekwencji wejścia w życie nowych regulacji może wystąpić kryzys kadrowy, w odniesieniu do diagnostów. Zgodnie z wymaganiami Dyrektywy 2014/45 zaostrzone zostaną bowiem kryteria dla kandydatów na diagnostów [2], zaś wejście w życie nowych przepisów może powodować, że część kadry wykonującej dotychczas badania odejdzie nie potrafiąc dostosować się do nowych wymagań. Już obecnie nowo powstające stacje kontroli pojazdów mają problemy kadrowe z kadrami, która spełnia wymagania i może prowadzić badania techniczne pojazdów.

Poniżej przedstawiono zapisy projektu ustawy Prawo o ruchu drogowym dotyczące wymagań, jakim będzie musiała sprostać osoba ubiegająca się o nabycie uprawnień diagnosty zgodnie z: „*Art. 84. 1. Badanie techniczne pojazdów wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów diagnosta posiadający kwalifikacje odpowiednio do zakresu badań technicznych przeprowadzanych w stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 83 ust. 1.*

*1a. Diagnostą jest osoba uprawniona do przeprowadzania badań technicznych, która:*

- 1) posiada:
    - a) wyższe wykształcenie w zakresie nauk technicznych, lub*
    - b) średnie wykształcenie,*- oraz praktykę związaną z naprawą pojazdów;*
  - 2) ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów, potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu albo odbyła kształcenie w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;*
  - 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na diagnostę przed komisją powołaną przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego;*
  - 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu:
    - a) za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe,*
    - b) za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów,*
    - c) w którym orzeczono zakaz wykonywania zawodu diagnosty.**
- 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych za opłatą, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli osoba ubiegająca się o jego*



wydanie posiada wymagane wykształcenie i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała egzamin kwalifikacyjny.

2b. Przez wymagane wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 2, rozumie się:

1) wyższe wykształcenie w zakresie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów, którego program kształcenia obejmuje następujące obszary związane z konstrukcją pojazdów: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, materiały i technologia materiałów, elektronika, elektryka, komponenty elektroniczne pojazdu, systemy informatyczne i udokumentowane 3 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów, stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów albo

2) średnie wykształcenie techniczne o specjalności samochodowej oraz posiadanie kwalifikacji obejmujących diagnozowanie oraz naprawę elektrycznych i elektronicznych układów pojazdów samochodowych oraz diagnozowanie i naprawę podzespołów i zespołów pojazdów samochodowych i udokumentowane 3 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów, stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów.”

## 6. Planowane zmiany systemowe

Planuje się zmiany w zakresie szkolenia i egzaminowania, które w swoich założeniach mają poprawić wskaźniki zdawalności, które obecnie są na bardzo małym poziomie. Nowością będzie wprowadzenie warsztatów doskonalenia zawodowego, które będą obowiązkowe i każdy diagnosta będzie musiał ukończyć dwudniowy kurs, co dwa lata. Począwszy od 2004 roku Polska była jedynym krajem w Europie, w którym takie szkolenia nie były obowiązkowe.

Kolejną planowaną zmianą systemową jest zcentralizowanie nadzoru w drodze powierzenia go jednej jednostce. Prowadzenie nadzoru przez jednostkę centralną oceniane jest jako najbardziej efektywne. Centralny nadzór umożliwi stworzenie rejestru działających stacji kontroli pojazdów oraz diagnostów, rejestr ten obejmie wszystkich diagnostów w kraju, prowadzenie analiz statystycznych na dowolnie wybranych obszarach terytorialnych. Wyżej wymieniona jednostka w założeniu prowadzić ma jednolitą politykę w obrębie stosowania przepisów i procedur związanych z badaniami technicznymi pojazdów.

Planuje się w ramach kontroli wykonywania badań technicznych pojazdów przeprowadzanie badań powtórnych w ramach nadzoru. Badania powtórne przez pracownika nadzoru będą walidowały jakość pracy SKP, a równocześnie, ponieważ wyniki badania będą porównywane spowodują, że pracownicy nadzoru nabędą biegłości i będą dobrze rozumieli problemy diagnostów. Liczba planowanych kontroli jest zbliżona do jednej wizyty na stacji kontroli pojazdów miesięcznie. Jest to bardzo ambitne założenie. Inna koncepcja to prowadzenie nadzoru w oparciu o kontrolowanie zapisanych danych w rejestrze wraz z dokumentacją fotograficzną. Takie podejście nie zapewnia tej samej biegłości i kompetencji dla kontrolujących i kontrolowanych, tak jak to było w modelu z badaniami powtórными i niewiele różni się od modelu funkcjonującego obecnie. Byłoby istotnym odejściem od wzorca, z którego czerpano, a mianowicie systemu nadzoru funkcjonującego w Holandii.

Prowadzenie nadzoru i szkolenie kadr, to zadania kosztowne, w związku z czym planuje się utworzenie funduszu, który będzie opłacany z badań technicznych pojazdów i który pozwoli na realizację tych bardzo silnie zmieniających obszar badań technicznych pojazdów zamierzeń.

Główne elementy projektowanego systemu nadzoru były wzorowane na rozwiązaniach funkcjonujących w Holandii, gdzie system sprawnie działa, a jakość badań jest w centrum uwagi i jest skutecznie egzekwowana.

Następną istotną zmianą jest zmiana ustalania terminu następnego badania technicznego. Przepisy dyrektywy 2014/45, zachęcają do wprowadzenia elastycznego podejścia przy ustalaniu tego parametru, co znalazło wyraz w poniższych zapisach projektu Ustawy (wdrażającej postanowienia dyrektywy 2014/45):

*„Art. 86b ust. 19. Wykonanie badania technicznego w terminie 30 dni przed lub 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego, uważa się za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie.*

*Art. 86b ust. 20. W przypadku przedstawienia pojazdu do okresowego badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego, okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się w stacji kontroli pojazdów o której mowa w art.86e ust 1 pkt 3, z wyłączeniem ciągników rolniczych, czterokołowców lekkich, motorowerów, pojazdów, o których mowa w art. 78a.”*

Z powyższego wynika, że użytkownik pojazdu będzie mógł wykonać badanie już 30 dni przed wyznaczonym terminem i nie będzie to miało wpływu na ustalenie terminu kolejnego badania technicznego. Również „spóźnianie się” z badaniem do 30 dni nie będzie niosło ze sobą konsekwencji, ale też nie będzie premiowane ustaleniem późniejszego terminu badania, tak jak to jest obecnie. Natomiast przekroczenie tego terminu będzie się wiązało z konkretnymi sankcjami i zapewne z czasem zmobilizuje wszystkich zmotoryzowanych do wykonywania okresowych badań technicznych pojazdów w terminie.

## **Podsumowanie**

Analiza planowanych zmian systemowych wskazuje, że pomimo iż opisane powyżej zmiany są na etapie projektów, i–w procesie legislacyjnym możliwe, a nawet bardzo prawdopodobne jest pojawienie się modyfikacji i zmian w stosunku do opisanych powyżej rozwiązań, które wynikać będą między innymi z konsultacji międzyresortowych, społecznych czy notyfikacji. Kierunek całokształtu zmian jest wiadomy i Polska jako członek Unii Europejskiej jest zobligowana do poprawy jakości okresowych badań technicznych i wprowadzenia rozwiązań, które na minimalnym poziomie określa Dyrektywa 2014/45.

## **LITERATURA:**

- [1] Centralny Ośrodek Informatyki „Specyfikacja techniczna interfejsu do obsługi badań technicznych API 1.5”, 9 września 2015
- [2] Dyrektywa 2014/45.
- [3] Ministerstwo Cyfryzacji, Centralny Ośrodek Informatyki „CEPIK2.0-co zmieni się w SKP”.
- [4] „Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości, wypracowana przez grupę roboczą w przedmiotowej sprawie”, 5 lutego 2014 .