

ORGANIZACJA SYSTEMU BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW WE WŁOSZECH

W artykule omówiona została organizacja systemu badań technicznych we Włoszech, której ważnym elementem jest nadzór realizowany za pomocą bezpośredniej statystycznej analizy przy wykorzystaniu Systemu Informatycznego działającego on-line. System okresowych badań pojazdów jest tak zaprojektowany, że tworzy spójną całość i wymusza wysoką jakość badań technicznych a jego elementy mogłyby być wykorzystane i poprawić jakość działania systemu badań w Polsce.

WSTĘP

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

Obecnie we wszystkich krajach członkowskich trwają prace związane z wdrażaniem do krajowych porządków prawnych postanowień Dyrektywy 2014/45 [2].

Włochy mają ciekawą historię okresowych badań technicznych pojazdów, system badań technicznych w latach 90-tych zeszłego wieku zorganizowany był w sposób bardzo liberalny, czego przykładem może być fakt, że częstotliwość badań wynosiła dziesięć lat, w praktyce oznaczało to, że pojazd był badany raz w ciągu całego swojego „życia technicznego”. W owym czasie wyposażenie stacji kontroli pojazdów (SKP) składało się wyłącznie z analizatora spalin, pozostałe elementy pojazdu badane były w sposób organoleptyczny. Wejście w życie Dyrektywy 96/96 [1] spowodowało konieczność modernizacji systemu.

Z początkiem naszego wieku we Włoszech kilkakrotnie miały miejsce zmiany organizacji systemu badań, których celem było dostosowanie wymagań do przepisów Unijnych i wymuszenie wysokiej jakości prowadzonych badań technicznych pojazdów.

Ostatnia duża zmiana systemu we Włoszech weszła w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

1. CHARAKTERYSTYKA ORGANIZACJI SYSTEMU BADAŃ TECHNICZNYCH WE WŁOSZECH

Obecnie we Włoszech jest uprawnionych do prowadzenia okresowych badań technicznych pojazdów 8216 SKP w tym 5617 przeprowadza również badania jednośladow (motocykle i motorowery). Działalność gospodarczą w zakresie badań technicznych pojazdów do 3,5 tony mogą prowadzić prywatne firmy, podczas gdy w przypadku pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 tony badania te przeprowadzane są w państwowych SKP kontrolowanych bezpośrednio przez Ministerstwo Transportu. Włochy składają się dwudziestu regionów, które z kolei dzielą się na prowincje, których jest nieco powyżej stu. W każdej z prowincji funkcjonuje co najmniej jedna SKP należąca do Ministerstwa Transportu. W prowincjach o dużej liczbie ludności działają dwie, trzy takie SKP. Dopuszcza się również przeprowadzanie badań pojazdów powyżej 3,5 tony w prywatnej SKP, przy czym badania te przeprowadzają inspektorzy Ministerstwa Transportu.

Przepisy stanowią również, że w przypadku badań pojazdów powyżej 3,5 tony w ciągu dnia roboczego w dwóch sesjach wykonywane są najwyżej badania trzydziestu pojazdów, przeprowadza je co najmniej dwóch diagnostów zatrudnionych przez Ministerstwo Transportu. Dla pojazdów o masie maksymalnej do 3,5 tony okresowe badanie techniczne nie może trwać krócej niż dwadzieścia minut, wymóg ten jest egzekwowany w ten sposób, że nie można zapisać kolejnego badania przed upływem tego czasu. Jest to jedno z narzędzi służących dyscyplinowaniu i utrzymaniu właściwej jakości wykonywanych badań.

Częstotliwość przeprowadzanych urzędowych badań technicznych we Włoszech jest bardziej korzystna dla użytkownika właściciela pojazdu niż w Polsce i wynosi odpowiednio dla samochodów osobowych: cztery lata następnie dwa lata, następnie dwa lata i dalej corocznie, dla autobusów i pojazdów powyżej 3,5 tony badania wykonywane są corocznie.

Ciągniki rolnicze i przyczepy rolnicze badane są wyłącznie w SKP należących do Ministerstwa Transportu.

Za nadzór i jakość przeprowadzanych badań technicznych pojazdów odpowiada Ministerstwo Transportu Włoch. Nadzór prowadzony jest na bieżąco, bez ograniczeń czasowych.

We Włoszech nie ma żadnej regulacji, która ograniczałaby w jakiś sposób dostęp do rynku, nie ma żadnego mechanizmu limitującego powstawanie nowych SKP. Nie ma również wymogu, żeby SKP zatrudniała więcej niż jednego diagnostę.

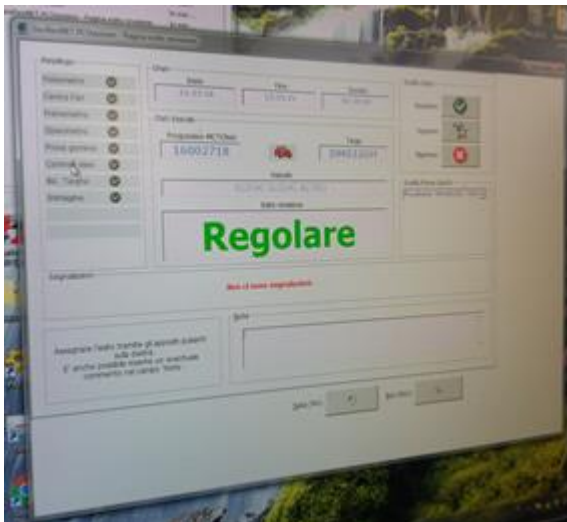
Opłata za okresowe badanie techniczne samochodu osobowego wynosi 67 Euro z czego 10 Euro zasila budżet Ministerstwa Transportu, pieniądze te przeznaczone są na pokrycie działalności związanej z nadzorem i szkoleniem diagnostów, 45 Euro zasila budżet SKP, pozostała kwota to podatki.

2. PROCES IDENTYFIKACJI POJAZDU I ARCHIWIZACJA WYNIKÓW BADAŃ

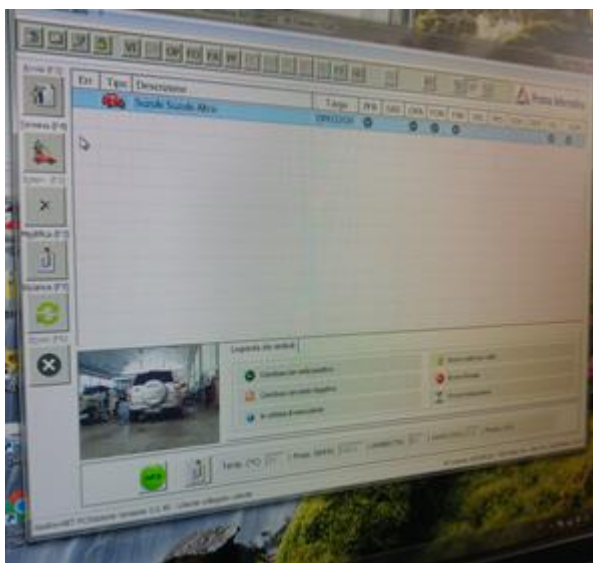
Badanie techniczne pojazdu rozpoczyna się każdorazowo od wyrażenia zgody właściciela, użytkownika pojazdu na udostępnienie wrażliwych danych osobowych, poprzez podpisanie oświadczenia i od przekazania dowodu rejestracyjnego i wniesienia opłaty. Następnie diagnosta przesyła do bazy centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez Ministerstwo Transportu Włoch zapytanie dotyczące danych pojazdu przedstawionego do badania. Po otrzymaniu odpowiedzi i udostępnieniu informacji o przedmiotowym pojeździe, dane te zostają przesłane siecią do komputera sterującego urzą-

dzeniami kontrolno pomiarowymi, diagnosta odbiera kluczyki od klienta i rozpoczyna właściwy proces badania.

Należy tu zauważyć, że w trakcie badania technicznego mamy do czynienia z wynikiem badania jako całości: negatywny, pozytywny oraz wykryte usterki oraz cały zestaw wyników pochodzących z urządzeń kontrolno pomiarowych otrzymywanych w procesie technologicznym badania.



Rys. 1. Ekran programu z wynikiem ogólnym badania technicznego pojazdu



Rys. 2. Widok ekranu urządzeń wykorzystanych do badań

Podczas okresowego badania technicznego pojazdu we Włoszech poza archiwizowaniem całkowitego wyniku badania i wykrytych usterek, które w większości krajów są wystarczające do monitorowania jakości badań technicznych i prowadzenia analiz statystycznych prowadzi się archiwizację wyników pomiarów z wybranych urządzeń kontrolno pomiarowych takich jak urządzenia rolkowe, analizator spalin, dymomierz, urządzenia do pomiaru ustawienia i światłości świateł i miernik poziomy dźwięku. Ponadto archiwizowane są wyniki pomiarów organoleptycznych na przykład głębokość bieżnika opony, rozmiar opony. W systemie informatycznym diagnosta potwierdza wykonanie kolejnych czynności wchodzących w zakres badania. Wyniki pomiarów z urządzeń w formie zabezpieczonej są przechowywane w lokalnej bazie danych w danej SKP. Nie są one wysyłane do Ministerstwa Transportu, ale organ nadzoru ma do nich bezpośredni dostęp poprzez sieć informatyczną.

3. PROCES OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU

Po wjeździe na stanowisko kontrolne, proces okresowego badania technicznego można podzielić na następujące czynności:

1. Wykonywane jest zdjęcie pojazdu z tylną tablicą rejestracyjną. Wyniki pomiarów z urządzeń zostaną zapisane pod warunkiem, że weryfikacja zdjęcia i numeru rejestracyjnego pochodzącego z centralnej bazy wykaże ich zgodność, w przypadku niezgodności kontynuowanie badania jest niemożliwe.
2. Wykonywane są badania skuteczności hamowania.
3. Przeprowadzana jest ocena emisji zanieczyszczeń gazowych.
4. Weryfikacja ustawienia świateł mijania i światłości świateł drogowych (nie weryfikuje się ustawienia świateł przeciwmgłowych przednich)
5. Pomiar hałasu miernikiem poziomu dźwięku (podczas pracy silnika na biegu jałowym) jest obowiązkowy inaczej niż w Polsce.
6. Weryfikacja bieżnika i rozmiaru opon z określeniem i zapisaniem w systemie konkretnych wartości.
7. Pozostałe czynności organoleptyczne zbieżne z zakresem Załącznika nr 1 Dyrektywy 2014/45 [2]

Po wykonaniu powyższego zakresu badania diagnosta określa wynik badania wraz wykrytymi usterekami zapisuje je w lokalnym systemie i dane te przesyłane są do Ministerstwa. Wyniki badań z urządzeń zabezpieczone pozostają w bazie lokalnej SKP.

Po zatwierdzeniu wyniku przez Ministerstwo drukowane jest zaświadczenie z przeprowadzonego badania technicznego (Załącznik nr 1), oraz wklejka do umieszczenia w dowodzie rejestracyjnym (Załącznik nr 2) zawierająca numer rejestracyjny pojazdu, kod SKP przeprowadzającej badanie, datę przeprowadzania badania technicznego oraz jego wynik.

Zaświadczenie poza częścią identyfikacją zawiera wyniki pomiarów z poszczególnych urządzeń kontrolno pomiarowych oraz listę czynności organoleptycznych wraz z oceną, wykonywanych przez diagnostę. Na zaświadczeniu rejestruje się również czas wykonywania pomiaru, a ściślej rzecz biorąc odznacza punkt rozpoczęcia pomiaru i jego zakończenia. Zaświadczenie zawiera ponadto spis urządzeń kontrolno pomiarowych użytych do przeprowadzenia badania wraz z ich pełną charakterystyką:

1. Marka
2. Typ
3. Numer dopuszczający urządzenie do użytkowania.
4. Najbliższy termin wykonania sprawdzenia (kalibracji).

W przypadku wyniku pozytywnego procedura badania kończy się, i kluczyki oraz dokumenty wraz z wklejoną wklejką przekazywane są właścicielowi pojazdu.

W przypadku wyniku negatywnego procedura postępowania zależy od rodzaju wykrytych usterek. W przypadku wykrycia usterek istotnych właściciel ma trzydzieści dni na usunięcie usterek i naprawę. Fakt ich usunięcia potwierdzić może wyłącznie SKP w której pojazd był badany pierwotnie lub SKP należąca do Ministerstwa Transportu. Dla przypadku wykrycia usterek zagrażających bezpieczeństwu, pojazd jest unieruchomiony, naprawa może odbyć się w warsztacie przy SKP lub pojazd może być odtransportowany do wybranego przez właściciela pojazdu warsztatu bądź serwisu.

4. URZĄDZENIA KONTROLNO POMIAROWE

Urządzenia kontrolno pomiarowe dopuszczone są do użytkowania w SKP po uzyskaniu świadectwa homologacji, co zapewnia pełną wiedzę władz o wyposażeniu, które jest użytkowane przez SKP i daje pewność, że spełniają one wymagania i są dedykowane do pracy w warunkach SKP i gwarantują wiarygodność wyników

pomiaru. Dokument ten wydawany jest przez Ministerstwo Transportu. Każde urządzenie podlega corocznemu sprawdzeniu wykonywanemu przez producenta urządzenia lub jedną z dwóch upoważnionych przez Ministerstwo firm posiadających akredytację w tym obszarze. Wszystkie sprawdzenia odnotowywane są w książce kalibracji urządzeń, prowadzonej dla każdego urządzenia odrębnie Rys. 3. Miernik poziomu dźwięku poza uzyskaniem corocznej kalibracji podlega codziennej procedurze kalibracji stanowiskowej.

PODSUMOWANIE

Niektóre elementy systemu oraz narzędzia nadzoru przedstawione powyżej zawarte są w Dyrektywie 2014/45 [2] jako obligatoryjne. Również w Polsce, wdrażając postanowienia Dyrektywy, jesteśmy zmuszeni do ich wprowadzenia i stosowania.

Przedstawiony włoski system badań technicznych pojazdów jest spójny i zapewnia odpowiednią jakość prowadzonych okresowych badań technicznych. Jego podstawowym elementem, podobnie jak w wielu innych krajach członkowskich Unii Europejskiej, jest system informatyczny. Zapisywane w systemie informacje mogą być przedmiotem analizy i dalszego postępowania i już sama możliwość przeprowadzenia takiej analizy dyscyplinuje jakość pracy diagnosty. Nadzór nad wyposażeniem kontrolno pomiarowym należy również ocenić wysoko, sprawdzenia i kalibracje urządzeń odbywają się systematycznie i zapewniają wysoką wiarygodność uzyskiwanych wyników pomiarów, a jednocześnie system jest zrównoważony i konkurencyjny, co prowadzi do zachowania kosztów działalności na właściwym poziomie.

Polski system badań technicznych posiada wady, niedociągnięcia systemowe, do których można zaliczyć 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 zgodnie z postanowieniami Dyrektywy 2014/45 [2] staną się obowiązkowe. Jesteśmy w trakcie przygotowywania do wdrożenia systemu informatycznego CEPIK 2.0, którego elementy z czasem mogłyby stać

się bardzo sprawnym narzędziem do monitorowania i egzekwowania jakości badań technicznych. Ponadto planowane są również zmiany, które wdrażając Dyrektywę spowodują, że polski system badań i ich jakość będzie na europejskim poziomie. Wybrane rozwiązania systemowe z krajów członkowskich takich jak na przykład Holandia, czy Włochy były inspiracją do rekomendowania zmian w polskim prawie.

Stara prawda, że należy korzystać z dobrych sprawdzonych rozwiązań dostosowując je do krajowych realiów znalazła zastosowanie podczas prac nad projektami aktów prawnych wdrażających Dyrektywę 2014/45.

BIBLIOGRAFIA

1. Dyrektywa 96/96.
2. Dyrektywa 2014/45.

Periodic technical inspection system in Italy

Paper present organization of the system of Periodic Technical Inspection in Italy. Supervision is an important element of the system. It is based on direct statistic analysis of data of results and deficiencies from running online IT system. The periodic technical inspection system is coherent and enforces good quality of inspections and its elements could provide an inspiration to improve Polish PTI system.

Autorzy:

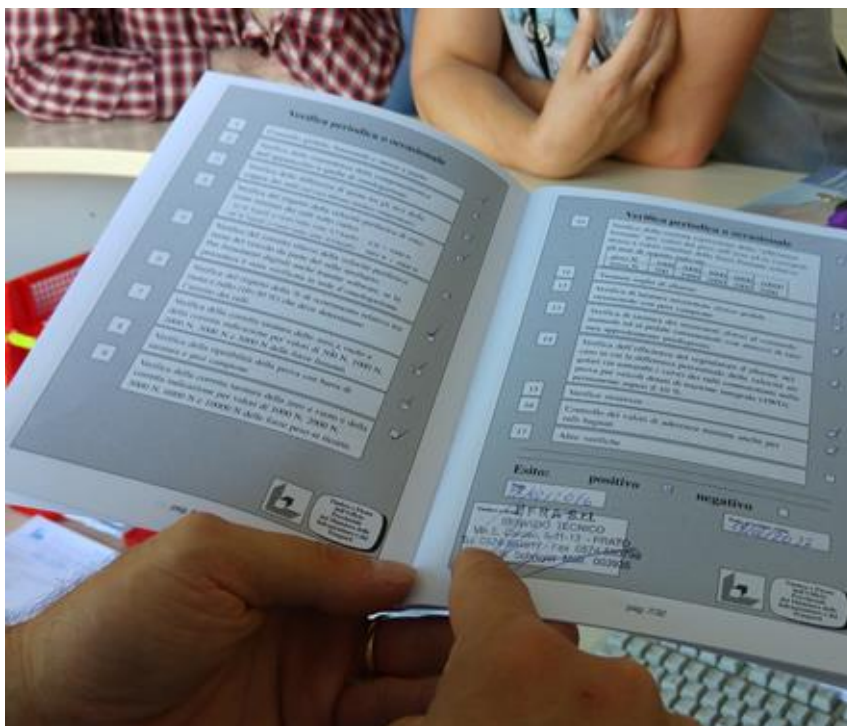
dr inż. **Wojciech Jarosiński** – Instytut Transportu Samochodowego, adres e-mail: Wojciech.jarosinski@its.waw.pl.

mgr inż. **Paweł Dziędział** – Instytut Transportu Samochodowego, adres e-mail: Pawel.dziedzial@its.waw.pl

mgr inż. **Adam Sowiński** Instytut Transportu Samochodowego, adres e-mail: adam.sowinski@its.waw.pl

JEL: L62 DOI: 10.24136/atest.2018.119

Data zgłoszenia: 2018.05.23 Data akceptacji: 2018.06.15



Rys. 3. Książka kalibracji urządzenia rolkowego