**Wojciech Jarosiński**
Instytut Transportu Samochodowego

# NARZĘDZIA SŁUŻĄCE ZAPEWNIENIU WŁAŚCIWEJ JAKOŚCI BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW

W kontekście projektu nowej dyrektywy „w sprawie badań przydatności drogowej" oraz tez zespołu powołanego przez Ministra ds. Transportu w sprawie „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości" dyskutowane są środki i sposoby prowadzące do skutecznego nadzoru i egzekwowania wysokiej jakości okresowych badań technicznych pojazdów. Dyskusja, ta toczy się zarówno na forum Wspólnoty Europejskiej jak również w RP. Artykuł proponuje rozwiązania, których wdrożenie skutkować będzie podniesieniem jakości okresowych badań technicznych.

# *TOOLS FOR ENFORCEMENT HIGH QUALITY OF PERIODIC TECHNICAL INSPECTION*

*In the context of proposal of Directive on periodic roadworthiness tests and thesis of the team appointed by the minister for transport on the "Strategy of action to improve quality of periodic technical inspection (PTI) system in Poland" are discussed ways and means leading to effective supervision and enforcement of quality of PTI. Discussion takes place both on the European level as well as in Poland. Article suggests some solutions in the area of quality of PTI.*

Projekt dyrektywy w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylający dyrektywę 2009/40/WE **http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2014-0194&language=PL&ring=A7-2013-0210**
poza narzuceniem minimalnych wspólnotowych standardów procedury okresowego badania technicznego, kategoryzacji usterek i pośrednio kryteriów oceny, określa minimalne wymagania, jakie po jej wejściu w życie będzie musiał spełnić podmiot prowadzący działalność w tym zakresie, obiekt i wyposażenie SKP, zatrudnieni diagności w zakresie wykształcenia i kompetencji, zadania i działania organów nadzoru, wymogi dotyczące organu nadzoru, zakres przepisów i procedur.

W wyniku analizy treści projektu należy stwierdzić, że polski system badań technicznych pojazdów już obecnie spełnia jego wymagania w niemal w pełnym zakresie. Należy jednak zdawać sobie sprawę, że postulowane wymogi mają charakter minimalnych i zostały pozostawione na dość wysokim poziomie ogólności, tak aby można było uwzględnić różnice w organizacji systemów badań w poszczególnych krajach członkowskich.

Do najważniejszych wyzwań przed naszym systemem badań, które projekt narzuca, a których nie spełnia należą:

- brak sytemu informatycznego, który służy do analizy statystycznej wyników prowadzonych badań, wymóg zawarty w załączniku VII,
- analiza załącznika VII oraz obserwacja, jakimi narzędziami posługują się organy nadzoru w innych państwach członkowskich prowadzi do wniosku, że na tym polu poza stworzeniem narzędzia w postaci systemu informatycznego należy przemyśleć strategię komu powierzyć nadzór bieżący, monitorowanie prawidłowości działania SKP i rozszerzyć wachlarz przewidzianych narzędzi przynajmniej do tych przewidzianych projektem dyrektywy,
- należy przeformułować wymagania i sposób dochodzenia do zawodu diagnosty uwzględniając zapisy projektu dyrektywy,
- brak szkoleń uzupełniających dla diagnostów wymóg zawarty w załączniku VI, w tej materii Polska jest jedynym wśród państw WE, które nie wymagają takiego szkolenia (obowiązek ten funkcjonował w Polsce, ale blisko dziesięć lat temu został uchylony).

Organizacja systemu informatycznego w oparciu o doświadczenia innych państw członkowskich powinna opierać się na następujących założeniach: należy stworzyć zintegrowaną sieć administrowaną przez organ nadzoru z centralną bazą danych zawierającą dane z wszystkich SKP. Zakres danych zbieżny z zawartością zaświadczenia z badania technicznego pojazdu, a zawierający dane identyfikacyjne pojazdu wynik badania oraz wykryte usterki. Modelowe rozwiązanie, to takie gdzie dane te pojawiają się w systemie na bieżąco już w trakcie prowadzenia badania. Istotnym elementem jest również czas, w jakim prowadzone jest badanie. Rozwiązania IT, które z wielkim powodzeniem funkcjonują w Irlandii [2] zawierają bardzo szeroki wachlarz rozwiązań pozwalających monitorować i nadzorować w zakresie jakości pracę diagnosty oraz prowadzić różnego rodzaju analizy dotyczące rynku samochodów i występujących w nich usterek.




Rys. 1. Monitoring stanowisk pomiarowych jest elementem systemu informatycznego, pełni ważną rolę w systemie nadzoru nad jakością.
*Fig. 1. Monitoring of testing lanes in Inspection Centre is element of IT system, plays important function in quality supervision system*

Do systemu powinny mieć również w określonym zakresie dostęp służby takie jak Inspekcja Transportu Drogowego oraz Policja. Elementem systemu informatycznego mogłaby być również baza danych technicznych pojazdów w zakresie pomocnym dla diagnostyki samochodowej podczas okresowego badania technicznego, stanowiąca wsparcie dla diagnosty i SKP. Taka baza, o ile posiadałaby wiarygodne dane autoryzowane przez producentów pojazdów mogłaby mieć charakter referencyjny, co stanowiłoby rozwiązanie wielu technicznych i klasyfikacyjnych problemów. Zaletą takiego rozwiązania jest fakt, że dane te byłyby jednolicie dystrybuowane w całym kraju. Organ nadzoru powinien w oparciu o system informatyczny prowadzić analizy statystyczne na poziomie krajowym. Porównanie informacji z badań na każdej SKP, jak również każdego typu pojazdu pozwoliłoby na wskazanie najczęściej występujących usterek w obrębie danego pojazdu, jak również byłoby efektywnym narzędziem do oceny jakości pracy poszczególnych SKP. Jednym z podstawowych parametrów wskazujących jakość prowadzenia badań technicznych pojazdów jest wskaźnik badań z wynikiem negatywnym odniesiony do całkowitej liczby badań. W Polsce obecnie nie prowadzi się statystyk na poziomie krajowym czy wojewódzkim, ale z nieoficjalnych statystyk wynika, że ten odsetek jest na poziomie około dwóch do pięciu procent. W krajach takich jak Niemcy, Holandia czy kraje skandynawskie [1] jest on na poziomie 30 do 50 procent. Przyczyną tak dużej rozbieżności jest nie wykazywanie badań z wynikiem negatywnym przez SKP w Polsce. Mamy dużą konkurencję, której przejawem jest nie pobieranie opłaty za badanie, które nie ma wyniku pozytywnego. Zlecający badanie nie jest zorientowany na jakość badania, często uważa że przyjechał po wpis do dowodu rejestracyjnego i tylko za wpis

chce zapłacić, natomiast w przypadku negatywnego wyniku badania często odmawia zapłaty. Rozwiązaniem tego problemu jest wprowadzenie obowiązku przekazania dowodu rejestracyjnego pojazdu i wniesienie opłaty za badanie przed jego wykonaniem. Należy również rozważyć, czy nie byłoby właściwe rozdzielenie opłaty za badanie od opłaty za czynność administracyjną jaką jest dokonanie wpisu potwierdzającego pozytywny wynik badania. Przy wprowadzeniu takich rozwiązań i ich skutecznym egzekwowaniu nasze statystyki zaczęłyby odzwierciedlać rzeczywisty obraz stanu technicznego pojazdów poruszających się po naszych drogach i być może byłyby nawet na wyższym poziomie niż te w przytoczonych powyżej krajach. W dalszej perspektywie system można byłoby uzupełnić również o automatyczne zasilanie w wyniki pomiarów z wybranych urządzeń pomiarowych, w związku z powyższym powinno zostać ustanowione wymaganie dla interfejsu dla tych danych pomiarowych.

Dyrektywa przewiduje zakres wykształcenia, którym powinien legitymować się kandydat na diagnostę jak również praktykę. W tym miejscu należy zauważyć, że diagnosta samochodowy jest zawodem, który został objęty deregulacją i nowo projektowane wymagania w ramach deregulacji są na niższym poziomie niż to zakłada projekt dyrektywy. W związku z powyższym, po wejściu w życie dyrektywy wymagania te będzie należało dostosować i ponownie podwyższyć.

Zapewnienie właściwego funkcjonowania systemu okresowych badań technicznych powinno być oparte na monitorowaniu zmian, na szczeblu międzynarodowym, w sposobie przeprowadzania badań związanych z rozwojem technologii samochodowej oraz urządzeń pomiarowych. W procedurze badania znajduje się weryfikacja całego szeregu wymagań, które w praktyce są niemożliwe do zrealizowania w ramach okresowego badania technicznego. W świetle wymagań homologacyjnych dotyczących emisji składników toksycznych pojawił się problem braku możliwości prawidłowej oceny działania systemów ograniczających emisję za pomocą urządzeń pomiarowych, które są na wyposażeniu SKP. Innym przykładem braku możliwości weryfikacji wymagań jest ocena elektronicznego ogranicznika prędkości w warunkach SKP.

Nowe technologie stosowane w motoryzacji, w tym elektroniczne systemy bezpieczeństwa, są obecnie tylko teoretycznie przedmiotem badań, ich weryfikacja sprowadza się do oceny lampki kontrolnej. Pytanie o sens badań funkcjonalności systemów jest jak najbardziej na miejscu, przed podjęciem decyzji (na poziomie WE) w jaki sposób i w jakim zakresie prowadzić badania powinna być przeprowadzona analiza korzyści i kosztów. Zgodnie z podstawowym założeniem okresowe badania techniczne mają być proste, tanie i szybkie. Czy zatem idea sprawdzania, coraz bardziej skomplikowanych elementów pojazdu, nie będzie wykraczać ponad przyjęte powyżej założenie? W sposób naturalny, wydaje się, że rozwiązaniem problemu mogłoby być rozszerzenie zakresu działania OBD, które jest przewidziane do szeroko rozumianej diagnostyki pojazdu, jednak ze względu na duży wachlarz możliwości oszukania, wyłączenia czy różnych sposobów emulowania badanych sygnałów, badania za pomocą złącza OBD nie spełniły pokładanych w nich nadziei, choć wydają się najbardziej efektywnym i dostosowanym narzędziem do realizacji powyższego zadania [3, 5]. Starsze pojazdy często nie są serwisowane zgodnie z wytycznymi producenta, stąd też duża rola dla SKP i okresowych badań technicznych. W związku z powyższym w Niemczech DEKRA wnioskuje o zwiększenie częstotliwości okresowych badań technicznych dla tej grupy pojazdów [4]. W Niemczech trwa gorąca dyskusja nad podjęciem dodatkowych działań ze względu na liczbę wypadków z ofiarami śmiertelnymi w 2011, która wyłamuje się z trendu zniżkowego, który był stały od początku wieku.

Kolejnym problemem, który należy rozwiązać jest wprowadzenie, zgodnie z zapisaną w projekcie Dyrektywy, zasady proporcjonalności kary do popełnionego wykroczenia. Należy przewidzieć takie kary jak upomnienie, nagana, grzywna oraz zawieszenie uprawnień od 6 miesięcy do 2 lat. Ponadto należy wykluczyć możliwość podwójnego ukarania diagnosty za ten sam czyn jednocześnie w procesie karnym oraz w postępowaniu administracyjnym. Jeśli sąd w postępowaniu karnym nałoży środek karny w postaci zakazu wykonywania zawodu na pewien okres to po zakończeniu tego środka diagnosta powinien wracać do zawodu. Jeśli niezawisły sąd, po określeniu stopnia winy diagnosty, nie nałoży takiego środka, nie powinno być dodatkowych przepisów eliminujących go z zawodu pomimo tego, że sąd odstąpił od ich wymierzenia.

Jednym z elementów mających również wpływ na jakość kształcenia kandydatów na diagnostów jak również w przyszłości jakość szkoleń odświeżających jest wprowadzenie wymagań dla ośrodków prowadzących taką działalność. Obecnie nie ma żadnych wymagań w tym zakresie. Ośrodek szkolenia powinien dysponować zapleczem w postaci okręgowej stacji kontroli pojazdów oraz kadrą, która zapewni odpowiedni poziom szkolenia. Wymogiem, który gwarantuje kompetencje jednostki mogłaby być akredytacja PCA. Bez odpowiedniego potencjału uzyskanie akredytacji nie jest możliwe i to mógłby być element, który z jednej strony ograniczy liczbę ośrodków oferujących szkolenia i przyczyni się do podwyższenia ogólnych standardów szkolenia.

**LITERATURA**

[1] Jarosiński W. Nowe trendy w badaniach technicznych pojazdów konferencja Badania techniczne w świetle obowiązujących przepisów 12-14 października 2011, 37-54.
[2] Jarosiński W. Organizacja systemu badań technicznych w Irlandii 2012, konferencja Badania techniczne w świetle obowiązujących przepisów, Wilkasy 21 czerwca 2012
[3] Mazurek S., Merkisz J. Podstawowe procedury diagnostyczne i strategie decyzyjne OBDII Journal of KONES Internal Combustion Engines VOL.7, No 1-2, 2000, 364-374.
[4] Road Safety Report Dekra.2012.
[5] Shuster N. Safety and Emissions Inspections in the U.S. CITA Conference Berlin, (may 2011).