

PROJEKT USTAWY

Z tego co wyczytałem, to zmiana ma dotyczyć zmiany prowadzenia nadzoru nad stacjami. Pod nadzorem starostw mają pozostać stacje kontroli pojazdów oraz nowo utworzone jednostki szkoleniowe, mające na celu doskonalenie zawodowe.

Nadzór nad diagnostami ma przejąć Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Ma on wydawać i zawieszać świadectwa kompetencji diagnosty, weryfikować uprawnienia, dokonywać nadzoru nad badaniami technicznymi, prowadzić seminaria dla diagnostów.

Zaktualizowane mają być przepisy dotyczące pojazdów zabytkowych.

Ustawa wprowadza dodatkowe możliwości odwołania się od badania technicznego przez właściciela pojazdu. Na wniosek właściciela Dyrektor TDT ma wskazać stację, gdzie może ono być wykonane. W przypadku nieściąsności opłatę ponosi stacja, która wykonała pierwsze badanie.

Powyżej 30 dni po terminie badania technicznego ma być dodatkowa opłata 100% ceny badania, zbierana przez stacje kontroli pojazdów i przelewana na konto TDT celem samofinansowania nadzoru. Raportowanie do 10 każdego miesiąca.

Osoby wykonujące nadzór nad SKP mają spełniać szereg wymagań i nie mieć powiązań z SKP. Ośrodki szkolenia mają łączyć teorię z praktyką. Jest opisany szereg informacji w jaki sposób mają one funkcjonować z zastrzeżeniami.

Diagności mają wykonywać zdjęcia pojazdu oraz przechowywać dokumentacje fotograficzną przez 2 lat.

Badanie do 30 dni przed terminem ma być wykonane z datą następnego badania technicznego.

Zmienione są delikatnie wymagania dla kandydatów na diagnostów.

Pojawia się dodatkowa kwota kary dla diagnostów 2000 zł a dla właścicieli stacji 10000 zł.

Są informacje w jaki sposób mają być przeniesione dane od starostw do TDT
Powstaje Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych

Plan obejmuje realizację w okresie 10 letnim, uwzględniając finansowanie.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Jaki jest problem:

- * zmiany w nadzorze, mające na celu podniesienie jakości działań SKP
- * określenie organu nadzoru nad diagnostami
- * zmiany dotyczące wyposażenia SKP
- * budowa nowego systemu szkoleń
- * zmiany w egzaminowaniu i nadawaniu uprawnień diagnostów
- * budowa punktu kontaktowego z innymi państwami członkowskimi
- * stworzenie organu odpowiedzialnego nad kontrolą ośrodków szkoleń

Rekomendowane rozwiązanie:

- * podział nadzoru na diagnostów i SKP osobno
- * umożliwienie organom nadzoru szybkie reagowanie
- * budowa nowego systemu szkoleń dla diagnostów
- * dyrektor ITS przejmuje odpowiedzialność za nadzór nad diagnostami
- * dyrektorzy TDT oraz ITS przeprowadzają seminaria dla wykładowców w ośrodkach szkolenia
- * dyrektor TDT prowadzi punkt kontaktowy

Oczekiwane efekty:

- * podział nadzoru wpłynie na wyższą jakość
- * podniesienie jakości pracy diagnostów za pomocą odpowiednich szkoleń
- * uszczelnienie systemu badań technicznych
- * podniesienie bezpieczeństwa pojazdów na drodze
- * zmniejszenie emisji spalin
- * zwiększenie wiarygodności badań poprzez dokumentację fotograficzną

Rozpisany jest cały budżet na kolejne 10 lat. Źródła samofinansowania oraz finansowania z budżetu państwa.

Nowe zatrudnienie obejmie 148 pracowników, z czego 100 osób ma być osobami terenowymi a pozostali do obsługi dokumentacji.

Opisane jest wynagrodzenie pracowników, koszty wyposażenia biurowego i wiele innych z tym związanych kosztów.

WNIOSKI Z UZASADNIENIA, PROJEKTU ORAZ OCENY SKUTKÓW REGULACJI

Zwiększenie jakości szkoleń na teoretyczno-praktyczne jest świetnym pomysłem. Do tej pory takich szkoleń dla diagnostów nie było, przynajmniej z takimi się nie spotkałem. Podejrzewam, że z uwagi na współpracę z ministerstwami, obecne ośrodki szkolenia dla diagnostów praktyki nie wykonywały. Z uwagi na obecne przepisy, SKP nie miały możliwości użyczenia budynku do innych czynności w sposób prawny. Teraz taka możliwość się pojawia. Co otwiera zupełnie nowe możliwości.

Fotografowanie pojazdów i trzymanie dokumentacji uważam, za czasochłonne oraz mało efektywne w długiej perspektywie. Wciąż powstaje domniemanie popełnienia wykroczenia. Obowiązkowy montaż kamer na stacjach przez właścicieli SKP opisane w formie OBOWIĄZKOWEGO wyposażenia kontrolno-pomiarowego jest bardziej efektywnym rozwiązaniem.

Ustawa nie opisuje wprost w jaki sposób mają przebiegać kontrole. Czy będą nieplanowane czy planowane. Jeżeli uwzględni się analitykę CEPIKU to według mojej oceny w ciągu jednego roku stabilizujemy cały rynek. Stacje mają obowiązek podtrzymywać zapis z KAMER na miesiąc wstecz. Analityk danych CEPIKU potrafi określić, ile badań w danych stacjach się znajduje i w jakich godzinach. Jak długo trwają oraz z jaką częstotliwością

PRZYKŁAD: Analityk dokonuje analizy danych pojazdów w CEPIK. Informacja zwrotna od analityka: "Na SKP o numerze ewidencyjnym XYZ dnia 14.10 w godzinach 10-14 było 20 badań. Warto by to sprawdzić" Organ nadzorczy wysłał patrol nadzoru "proszę o rejestr z badań z zapisem z kamer z dnia 14.10 w godzinach 10-14" Założmy, że po analizie np. zamiast 20 badań jest 5. Jest podstawa prawna do upomnienia diagnosty bądź nałożenia kary administracyjnej, bądź zatrzymania uprawnień. Kontaktujemy się z klientami – co oczywiście jest możliwe dzięki CEPIKU celem przyjazdu na badanie powtórne. A może akurat pojazd znajduje się lakiernika (!!!)

Stacja kontroli pojazdów obowiązkowo będzie, przekazywać informacje organom nadzoru. Takie rozwiązanie nie obciąża dodatkową pracą diagnostów. Mogą skupić się na badaniach. Właściciel stacji wkłada w koszty prowadzenia działalności kamery, dlatego nie jest to obciążenie. Z punktu widzenia STACJI to kamery służą ku temu by chronić własne interesy. By klient nie wymusił badania, by diagnosta był bezpieczny, by można było zidentyfikować klienta bądź zaobserwować coś, co umknęło uwadze. (telefon klienta, torebkę, dokumenty itp.) Korzyści więcej niż strat

Czy zasadne jest rozdzielenie nadzoru na dwie grupy: starostwa i TDT. Nie jestem przekonany. Jeżeli chodzi o zwiększenie jakości badań technicznych, to kamery, wolna ręka starostwa jako organu nadzoru nad SKP, diagnostami oraz ośrodkami szkoleń załatwiło by sprawę. Z drugiej strony dodatkowe etaty będą potrzebne, by to objąć. Sami starości tego nie będą w stanie zrobić. Potrzebny

jest analityk albo klika, którzy będą nad tym czuwać.

Jakość pojazdów na SKP już znacznie się podniosła, widać to na drogach. Klienci wymagają jakości, lecz nie potrafią jej egzekwować. Warto na szkoleniach

Dodatkowa opłata za badanie techniczne w kwocie 100% uważam za mało zasadną. Uwzględniona została w budżecie, a ludzie, którzy spóźniają się z terminem, z reguły nie są w stanie dojechać z rozmaitych przyczyn (choroba, wyjazd zagraniczny) Obecnie klienci przyjeżdżają wcześniej z uwagi na wyjazdy, bądź planowane wyjazdy. Wykluczyłbym celowość.

Diagności uzyskują swoją upragnioną naganę zamiast administracyjnego cofnięcia uprawnień. Co wpłynie znacząco na obniżenie presji pracy, tym bardziej, że ustawa mówi o zasadnej karze, z możliwością umorzenia.

Jest więcej kwestii wymagających omówienia i ustalenia. Jestem chętny do podjęcia współpracy celem realizacji najbardziej konstruktywnego rozwiązania obecnej sytuacji. Wierzę, że podstawową kwestią jest dialog oraz jego możliwości.

Dziękuję za uwagę.

Nawrocki Jacek