

		na rynku a jedynie wprowadzić w oparciu o nie jednolity standard wymiany danych.	
2.	Stworzenie centralnego rejestru stacji kontroli pojazdów oraz uprawnionych diagnostów.	<p>W chwili obecnej brak jest dokładnej informacji o działających stacjach kontroli pojazdów, jak również informacji o osobach uprawnionych wykonujących badania techniczne pojazdów. Tego rodzaju informacje są niezbędne do prawidłowego funkcjonowania systemu badań technicznych.</p> <p>Informacje dotyczące liczby działających SKP, ich lokalizacji jak również diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów na terenie Rzeczypospolitej Polskiej są rozproszone i znane są jedynie w starostwach.</p> <p>Transportowy Dozór Techniczny posiada jedynie informacje dotyczące liczby wydanych decyzji dla SKP, jak również liczbę wydanych zaświadczeń potwierdzających zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów, po listopadzie 2004 roku.</p> <p>Dostęp do informacji o ilości i adresach SKP powinien być jawny.</p>	<p>Poparcie zgłosilo dzwiewięć organizacji.</p> <p>1</p>
3.	Wprowadzenie zapisów określających minimalne wymagania dla ośrodków szkolących diagnostów – działalność gospodarcza w zakresie prowadzonych szkoleń powinna być działalnością regulowaną.	<p>Obecny stan prawny zgodnie, z którym działalność w zakresie szkolenia diagnostów jest działalnością wolnorynkową, nie sprawdza się. W obecnej chwili nie istnieją żadne wymagania dla ośrodków prowadzących szkolenia, m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w zakresie kwalifikacji osób prowadzących szkolenia,</li> <li>- zaplecza dydaktycznego,</li> <li>- możliwości danego ośrodka do przeprowadzania szkolenia praktycznego na SKP, itd.</li> </ul> <p>Brak wymagań dla podmiotów (ośrodków) prowadzących szkolenia oraz brak nadzoru nad tymi podmiotami (ośrodkami) jest m.in. powodem niskiej jakości szkoleń oraz niedostatecznego przygotowania osób starających się o wydanie uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.</p>	<p>Poparcie zgłosilo dzwiewięć organizacji</p> <p>1</p>