

A może przyszłość to bezobsługowe SKP?

data aktualizacji: 2022.02.09



Zamiłowanie do motoryzacji nie wystarczy, by pracować na SKP. Tu trzeba na bieżąco uzupełniać fachową wiedzę i umieć poruszać się w gąszczu przepisów administracyjnych, by wspomnieć, jak różna może być ich interpretacja w wydziałach komunikacji

Zamiast tego znawcy tematu wymienili konieczność stworzenia podstaw programowych przygotowujących młodzież do wykonywania zawodu diagnosty. Jest on bowiem zawodem regulowanym. I tak jak pracodawcy, tj. właściciele SKP, mają powody, by narzekać na daniny wobec państwa, tak możemy już śmiało mówić o załamaniu rynku diagnostów samochodowych.

Jak przyciągnąć ludzi do pracy w stacjach kontroli pojazdów i jak ich zatrzymać? Jak wygląda zainteresowanie zawodem diagnosty wśród młodzieży? Czy warto się przekwalifikować? Pytania te są o tyle na czasie, że w roku 2021 problem braków kadrowych wybitnie dał o sobie znać. Zaczniemy od poglądu reprezentanta dostawcy rozwiązań technologicznych, bez których nie do wyobrażenia jest jakakolwiek SKP.

- Myślę, że zawód diagnosty ma przyszłość, gdyż nie da się zautomatyzować wszystkich czynności wykonywanych podczas badania technicznego, niezależnie od rodzaju napędu pojazdy zawsze będą się zużywać, co doprowadza do usterek, konieczności ich usunięcia, a to z kolei rodzi potrzebę cyklicznego weryfikowania ich stanu technicznego. Nawet pojazd autonomiczny może ulec uszkodzeniu w wyniku awarii części czy kolizji - przybliży swój pogląd Jarosław Cichoń, WSOP. - Wracając do pytania o rynek diagnostów samochodowych, myślę, że jest ich stale za mało. Impuls do zasilenia tej grupy zawodowej dałoby uaktualnienie cen badań technicznych, co pozwoliłoby przedsiębiorcom lepiej wynagradzać ich pracę.

I nie ma się czemu dziwić, skoro stawki za badania techniczne pojazdów nie były rewaloryzowane

od... 17 lat! To tłumaczy irytację przedsiębiorców i po części wyjaśnia, dlaczego w naszym kraju jest za mało uprawnionych diagnostów, którzy są zadowoleni ze swych zarobków.

Ile zarabia diagnosta samochodowy? Bazując na wynikach Ogólnopolskiego Badania Wynagrodzeń przeprowadzonego przez serwis Wynagrodzenia.pl,

można śmiało stwierdzić, że niewiele, skoro 25% najgorzej opłacanych diagnostów zarabia poniżej 3320 zł brutto, a 25% najwięcej zarabiających osób na tym stanowisku - ponad 5000 zł brutto.

Uśredniona stawka to 4060 zł brutto.

Zatrudnieni w stacjach kontroli pojazdów

Badania techniczne pojazdów mogą wykonywać tylko uprawnieni diagnosty, a ustawodawca określił wysokie wymagania dla osób, które zamierzają wykonywać ten zawód. Osoba ubiegająca się o wydanie takiego uprawnienia musi legitymować się stosownym wykształceniem technicznym, odpowiednią praktyką zawodową, ukończeniem wymaganego szkolenia, a także zdanym pozytywnie egzaminem kwalifikacyjnym.

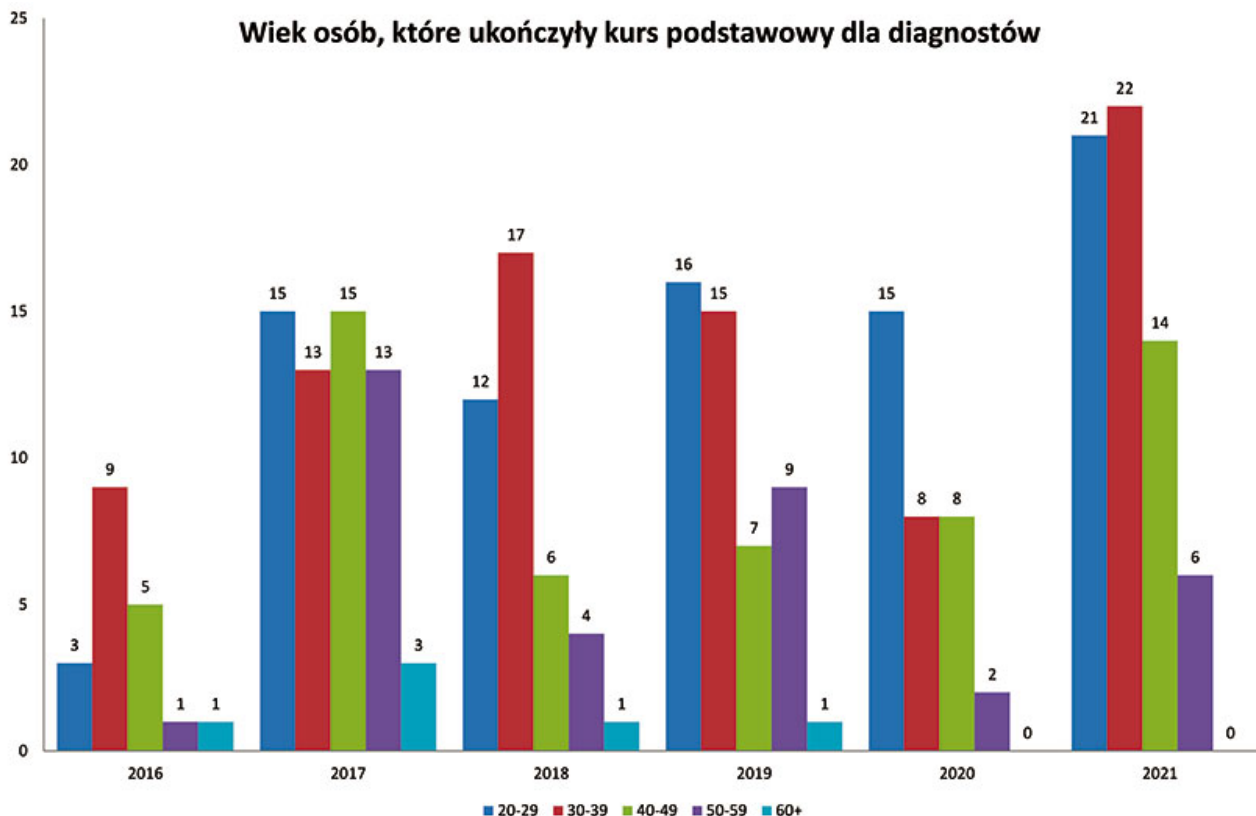
Do znanych i cenionych jednostek zajmujących się szkoleniem diagnostów w Polsce należy m.in. Ośrodek Szkolenia Diagnostów firmy Unimetal w Złotowie, który dysponuje m.in. nowoczesną salą wykładową i okręgową stacją kontroli pojazdów wyposażoną w dwie linie diagnostyczne (osobową i uniwersalną). Z otrzymanych komentarzy warto przywołać autorytet wśród dydaktyków. Co 2 lata diagnosty będą obowiązani ukończyć 2-dniowe szkolenie okresowe (tzw. warsztaty doskonalenia zawodowego). Wracając do wymogów formalnych, środowisko diagnostów może faktycznie zniechęcać podniesienie poprzeczki. O czym mowa? W projekcie zmian ustawy - Prawo o ruchu drogowym zostały wprowadzone bardziej rygorystyczne wymagania wobec diagnostów i ośrodków ich kształcenia.

- Po wprowadzeniu zmian egzaminy kwalifikacyjne będzie przeprowadzać komisja egzaminacyjna działająca przy dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego (ITS). Dotychczas była to komisja powoływana przez dyrektora TDT - przybliży istotne zmiany Kazimierz Sitek, autorytet w dziedzinie diagnostyki samochodowej. - Dyrektor TDT będzie uprawniony do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty, a także do prowadzenia rejestru diagnostów oraz rejestru ośrodków szkolenia diagnostów i nadzoru nad nimi.

Acz nie ma twardych danych, które by pokazały, jak zmienia się średnia wieku diagnostów, to zdaniem wielu w tym zawodzie pracuje już sporo emerytów albo osób tuż przed emeryturą. To dlatego wielu przedsiębiorców sygnalizuje braki kadrowe.

- Po części winien jest temu system egzaminowania. Według danych TDT zdawalność tego egzaminu to tylko 20% - zauważa Marcin Barankiewicz, prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów (PISKP). - Potrzeba dużo pracy i determinacji, żeby go zdać. Wiele osób po kolejnych podejściach odpuszcza i rezygnuje. Inna sprawa to wynagrodzenie. Nie ma co ukrywać, że zamrożone od 17 lat opłaty za badania techniczne pozostawiają w tej chwili już niewielkie pole manewru przedsiębiorcy, jeśli chodzi o podwyżki pensji.

To dlatego jego zdaniem część diagnostów po prostu odchodzi z zawodu, ponieważ wykonując inną pracę, np. kierowcy TIR-a, mogą zarobić więcej. Jeszcze inni nie chcą brać na siebie odpowiedzialności. W przypadku jakiegoś zdarzenia z pojazdem typu wypadek, szczególnie śmiertelny, sprawdzane jest, czy pojazd miał ważne badanie techniczne i kto je wykonał.



Dane z ostatnich 6 lat Zakładu Usługowo-Szkoleniowego Perfekt pokazują, że zainteresowanie zdobyciem wiedzy wśród kandydatów na diagnostów w młodszym wieku raczej rośnie

I jak tu „cieszyć się” uprawnieniami diagnosty...

Szczegółowe wymagania dotyczące diagnostów ulegały zmianom. Jeszcze kilkanaście lat temu były np. kursy dla kandydatów, które kończyły się egzaminem. Teraz trzeba mieć odpowiednie wykształcenie, praktykę, ukończony kurs i zdany egzamin. Uprawnienia wydaje starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania kandydata. Typy wykształcenia określa ustawa (Prawo o ruchu drogowym). I tak kandydat z wyższym wykształceniem technicznym o specjalności samochodowej musi odbyć 6-miesięczną praktykę zawodową, a kandydata z wyższym wykształceniem technicznym o innej specjalności niż samochodowa czeka roczna praktyka zawodowa. Analogicznie jak dla kandydata ze średnim wykształceniem technicznym o specjalności samochodowej. Ale już średnie techniczne o specjalności innej niż samochodowa to 2 lata praktyki.

- Obecnie dostęp do zawodu jest najszerszej otwarty dla ostatniej grupy. Można być np. technikiem informatykiem, BHP, administracji itd. i zdobyć uprawnienia. W międzyczasie (2014 r.) prawo się zmieniało w takim kierunku, że z odbycia szkolenia zwolnione są osoby, które miały taki zakres zajęć na studiach wyższych. Wraz z wdrożeniem ustawy badaniowej planuje się zawężenie kryteriów. Diagnostą nie będzie mogła zostać osoba z każdym wykształceniem średnim technicznym, tylko takim, które związane jest z motoryzacją, np. technik elektromechanik, mechatronik itd. Wtedy okres wymaganej praktyki wzrośnie do 3 lat – przybliży nowe wymogi dla kandydatów Marcin Barankiewicz, PISKP.

Pewną zachętą dla rozważających karierę zawodową na SKP jest propozycja adresowana do absolwentów liceów. Otóż każdy, kto ma wykształcenie średnie zakończone maturą, może ukończyć Kursy Kwalifikacji Zawodowych MOT.05 i MOT.06.

- Po ukończeniu kursów przystępuje się do egzaminu. Po jego zdaniu zdobywa się kwalifikacje na poziomie technika mechanika pojazdów samochodowych. Zatem osoby bez technicznego wykształcenia też mogą zostać diagnostami. Uważam, że obecnie, mimo że egzamin w TDT nie jest łatwy, można go zdać. Wymaga to trochę pracy i determinacji. Ważne jest też odpowiednie przygotowanie. PISKP prowadzi kursy dla kandydatów na diagnostów. Sądzę, że mamy dobrą opinię. Bardzo dużo osób przychodzi do nas z polecenia. Sporo jest też osób, które ukończyły kurs gdzie

indziej, ale przyszły do nas, żeby zdać egzamin - podkreśla Barankiewicz.

Jak wygląda zainteresowanie zawodem diagnosty wśród młodzieży? Z tym pytaniem zwracamy się do Zakładu Usługowo-Szkoleniowego Perfekt, który prowadzi działalność szkoleniową od 1990 r., a specjalizuje się w tematyce motoryzacyjnej. Bydgoska placówka organizuje seminaria i konferencje propagujące nowoczesne rozwiązania techniczne i sprzęt diagnostyczny do wykonywania badań technicznych pojazdów. Zakład współpracuje z Instytutem Transportu Samochodowego, urzędami wojewódzkimi oraz wiodącymi jednostkami w zakresie wyposażenia stacji diagnostycznych w urządzenia i sprzęt diagnostyczny.

- Jeśli chcemy zainteresować młodzież tym zawodem, należy zacząć od szkoły zawodowej i technikum samochodowego z taką specjalnością. Tyle że w technikum nie ma odpowiedniej praktyki w warsztacie samochodowym, a należałoby równolegle zabezpieczyć wymaganą roczną praktykę i może właśnie na stacjach kontroli pojazdów - dzieli się swą obserwacją Maria Nawrocka, Perfekt. - Można pójść dalej i naukę po technikum samochodowym kontynuować na studiach inżynierskich o specjalności diagnostyka pojazdów samochodowych z równoległą praktyką. Chodzi o to, aby utworzyć profilowane klasy, które przygotowywałyby do zawodu diagnosty samochodowego, skoro największą przeszkodą jest po prostu zdać egzamin. I tu powtarza się pogląd, że jest to bardzo odpowiedzialny zawód, więc powinien być finansowo zabezpieczony. Tymczasem jej zdaniem na dziś trudno mówić o zawodzie diagnosty w kategoriach kariery. Powód jest prozaiczny. Obecne stawki za badania techniczne pojazdów nie satysfakcjonują właścicieli stacji, a to przekłada się m.in. na brak chętnych do pracy w tym zawodzie.

Ekscytująca praca

Jeśli nie zarobki, to co może przyciągnąć młodzież do tego zawodu?

- Magnesem dla młodzieży jest kontakt z najnowszą, najbardziej zaawansowaną techniką diagnostyczną. A istotnym argumentem dla bardziej dojrzałych - relatywnie niewielkie narażenie na choroby zawodowe, a więc perspektywa długiej pracy w zawodzie. Ważną cechą zawodu diagnosty jest - a w niedalekiej przyszłości będzie to jeszcze wzmocnione - konieczność ciągłego dokształcania zarówno w obszarze prawnym, jak i technicznym - podkreśla Jarosław Cichoń, WSOP.

W dobie pandemii coraz częściej mówi się o problemie wypalenia zawodowego. Syndrom znużenia pracą? Raczej nie powinien dotyczyć diagnostów. Zaletą pracy diagnosty na pewno jest to, że ten nie naprawia pojazdu, a „tylko” ocenia jego stan techniczny. I co istotne, w przeciwieństwie np. do lakiernika samochodowego, nie jest specjalnie narażony na choroby zawodowe.

- Nie jest narażony na dźwiganie ciężarów, ubrudzenie się w smarze itd. W zasadzie to takie trochę połączenie pracy biurowej z techniczną oceną stanu pojazdu. Diagnosta nie może nic demontować w pojeździe, tylko ocenić, czy jest sprawny. Wadą może być gąszcz skomplikowanych przepisów, w których diagnosta musi się poruszać - kontynuuje Marcin Barankiewicz z PISKP.

Jego zdaniem diagnosta musi być takim trochę technikiem z nutką prawnika. Jest tak, ponieważ prawo i technika w przypadku diagnostów są ze sobą powiązane. Dla niektórych osób odstrasza ją może być odpowiedzialność, która ciąży na diagnoście za wykonane badanie. Wiadomo, że ocenia on stan pojazdu w dniu badania. Cięży na nim ogromna odpowiedzialność, skoro do poważnego zdarzenia drogowego może dojść tuż po wyjeździe z SKP.

Rafał Dobrowolski

Fot. R. Dobrowolski i materiały Unimetal Sp. z o.o.

Źródło: