

dającego możliwość diagnozowanie dostępu on-line

rodzaju danych nie jest w stanie ocenić, czy przeprowadzone przez użytkownika pojazdu modyfikacje, wykraczają poza zakres homologacji, przez co będą miały wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Na podstawie suchych danych homologacyjnych nie można stwierdzić czy pojazd był faktycznie przerabiany. Natomiast należy rozwiązać problem obowiązku zgłaszania przez właściciela pojazdu zmian konstrukcyjnych nienaruszających zapisów dowodu rejestracyjnego. [Np. modyfikacje zawieszania, układu wydechowego, itd. Uprawiony diagnosta w większości wypadków z dokumentacją homologacyjną lub bez, nie jest w stanie dokonać sprawdzenia zgodności kompletacji typu/wariantu/wersji pojazdu. Ponadto badania w skp mają być zgodnie z dyrektywą WE „proste, szybkie i tanie”. Zatem najpierw powinno być zgłoszenie modyfikacji pojazdu przez właściciela, potem ocena zmian, jeżeli to konieczne przez np. rzeczoznawcę a potem badania w skp. Reasumując, modyfikacje pojazdu bez deklaracji właściciela zwykle są niemożliwe do wykrycia w warunkach SKP i dostęp do danych homologacyjnych tego niestety nie zmieni.

Należy rozważyć możliwość wprowadzenia ad-hoc bezpłatnego dostępu do już istniejącej bazy tj. katalogu ITS, co ograniczy ewentualne koszty i problemy z wprowadzeniem i utworzeniem nowej bazy. Z systemu tego obecnie korzystają powszechnie Starostowie.

SDCM wyraża pozytywną opinię w kwestii samego utworzenia centralnego rejestru danych homologacyjnych pojazdów, jednakże opowiada się przeciw wprowadzaniu zapisów (z rejestr ten ma służyć diagnostom do weryfikacji czy samochód został poddany modyfikacjom).

Wspominana czasami drewniana ławka montowana w samochodzie nie jest właściwym argumentem, gdyż przepisy jasno określają i w dowodzie rejestracyjnym jest napisane, ile miejsc ma samochód.

Powstałe tu pytanie co diagnosta będzie miał uczynić z tą wiedzą gdy na przykład stwierdzi:

Jedna organizacja jest przeciwna.