Badania pojazdów zabytkowych – wymagane dokumenty

Adrian Malinowski

Badanie, jakiemu poddawany jest pojazd w stacji kontroli pojazdów, kwalifikujące go do pojazdów zabytkowych nazywane jest „Badaniem co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych". Rozporządzenie określa zakres i sposób przeprowadzania badań zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych.

Badanie to obejmuje trzy etapy.

1. Wykonanie porównania stanu faktycznego pojazdu z warunkami technicznymi zgłoszonymi przez właściciela pojazdu we wniosku o przeprowadzenie badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, składanym w stacji kontroli pojazdów, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.
2. Sporządzenie protokołu oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego, którego wzór określa załącznik rozporządzenia.
3. Sprawdzenie prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa jazdy.

Prześledzimy powyższe czynności, by wskazać uchybienia obecnego systemu badań pojazdów zabytkowych w Polsce.

Ad. 1. Wniosek o przeprowadzenie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego to dokument, jaki okazuje diagnoście wnioskujący o przeprowadzenie tego typu badania. Dostarczenie do SKP wypełnionego wniosku, zgodnie z rozporządzeniem, jest obowiązkiem. Zadaniem diagnosty jest porównanie zgodności parametrów technicznych zawartych we wniosku ze stanem faktycznym pojazdu podstawionego do badania. Znajduje się tam ok. 100 pozycji z parametrami technicznymi pojazdu.

1

Silnik Forda Mustanga z 1967 r.

Tu pojawia się pierwszy problem, a mianowicie diagnosta nie jest w stanie zweryfikować sporej liczby parametrów z listy zawartej we wniosku dostarczonym przez właściciela pojazdu. Porównanie chociażby samych parametrów silnika zawartych we wniosku o przeprowadzenie badania ze stanem rzeczywistym (jak na fot. 1) jest w warunkach stacji kontroli pojazdów niemożliwe. Oto kilka przykładowych następnych parametrów problematycznych:

- masa własna pojazdu
- ładowność bagażnika (dachowego, nadwoziowego, podpodłogowego)
- średnica cylindra/skok tłoka
- pojemność skokowa
- stopień sprężania
- maksymalna moc przy prędkości obrotowej
- maksymalny moment obrotowy przy prędkości obrotowej
- kolejność pracy cylindrów
- przełożenie i prędkość maksymalna na poszczególnych biegach
- przełożenie reduktora
- rodzaj i przełożenie przekładni głównej
- przełożenie przekładni kierowniczej
- liczba i pojemność zbiorników paliwa
- rodzaj i moc prądnicy/alternatora
- ilość oleju w skrzynce biegów
- napięcie i moc rozrusznika
- maksymalna prędkość
- liczba i pojemność zbiorników paliwa
- ilość oleju w silniku
- ilość oleju w skrzynce biegów
- ilość oleju w przekładni głównej
- pojemność układu chłodzenia

Liczba pozycji, z jakimi diagnosta może mieć problem we wniosku o przeprowadzenie badania zgodności, może wahać się od ok. 20 do nawet 40 z 77, które są do zweryfikowania. Stanowi to znaczną część, która może sięgać nawet ponad połowę niewypełnionego wniosku i niesprawdzonych pozycji w pojeździe.

Teoretycznie – zgodnie z rozporządzeniem – jest sposób, aby poradzić sobie z tą niedogodnością. Przeczytać o tym można w objaśnieniach we wniosku o przeprowadzenie tego badania. U dołu na ostatniej stronie dokumentu jest zamieszczona następująca uwaga: *W przypadku, gdy dany punkt nie dotyczy opisanego pojazdu, należy wpisać wyrazy „nie dotyczy" albo „-", a w przypadku braku możliwości ustalenia danych, należy wpisać „niemożliwe do ustalenia" albo „brak danych"*. W uwagach zawarta jest również informacja, że niektóre pozycje dotyczą tylko pojazdów ciężarowych lub przyczep. Powyższe uwagi w praktyce oznaczają, że dopuszcza się niesprawdzenie parametrów, z którymi diagnosta ma problem.

Brak możliwości zweryfikowania wielu parametrów zawartych we wniosku o przeprowadzenie tego rodzaju badania to problem, który może pociągnąć za sobą różne następstwa. Jedne z nich mogą wyniknąć podczas kontroli Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) w trakcie corocznej wizyty w stacji. Instytucja ta, weryfikując wszelkie dokumenty, może poprosić o wyjaśnienie sposobu sprawdzenia/porównania parametrów zawartych w omawianym wniosku ze stanem faktycznym.

Taki dokument zatem, jakim jest „wniosek o przeprowadzenie badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego" w praktyce nie powinien – według mnie – mieć zastosowania, gdyż nie wnosi niczego użytecznego, tym bardziej, gdy jest niekompletny.

Ad. 2. Sporządzany przez diagnostę „Protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego" to kolejny etap badania technicznego. To jedno z dwóch zaświadczeń (fot. 2 i 3), jakie diagnosta wydaje właścicielowi pojazdu.

Na pierwszej stronie zaświadczenia znajduje się punkt zatytułowany „Ocena porównawcza stanu technicznego pojazdu w odniesieniu do wymagań określonych w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia". To miejsce, w którym diagnosta wypisuje niezgodności badanego pojazdu w odniesieniu do warunków technicznych określonych w rozporządzeniu, o ile takie występują, dla zastosowanego w pojeździe: ogumienia, oświetlenia, układu hamulcowego, układu kierowniczego, podwozia (zawieszenia), nadwozia, instalacji elektrycznej, oraz podaje parametry z wykonanych pomiarów: skuteczności hamowania, tłumienia zawieszenia, emisji spalin lub zadymienia i hałasu zewnętrznego na postoju.

Z wymienionych jedenastu punktów omawianego dokumentu cztery dotyczą konkretnych pomiarów:

- skuteczności hamowania
- analizy spalin (zadymienia)
- hałasu na postoju
- tłumienia zawieszenia

Pomiary te są wykonywane za pomocą urządzeń dostępnych w SKP. To z nich powinny wynikać wnioskowane ograniczenia w sposobie użytkowania pojazdu zabytkowego, uwzględniając konkretne wartości poszczególnych pomiarów.

PROTOKÓŁ OCENY STANU TECHNICZNEGO POJAZDU ZABYTKOWEGO
nr: 9701
ORYGINAŁ

I. DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU
1. Rodzaj: samochód osobowy
2. Marka: MERCEDES-BENZ
3. Typ (model): 250 GD
4. Rok produkcji: 1990
5. Podrodzaj: terenowy
6. Przeznaczenie: nie dotyczy
7. Miejsce mocowania tabliczek i oznaczeń (jeśli występuje):
- nadwozia
- podwozia
- ramy: Rama - strona prawa
8. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy: WDB46140117070038

II. OCENA PORÓWNAWCZA STANU TECHNICZNEGO POJAZDU W ODNIESIENIU DO WYMAGAŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH W SPRAWIE WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW ORAZ ZAKRESU ICH NIEZBĘDNEGO WYPOSAŻENIA
1. Ogumienie: Brak uwag.
2. Światła: Brak uwag.
3. Układ hamulcowy: Brak uwag.
4. Pomiar skuteczności hamowania: 56%
5. Układ kierowniczy: Brak uwag.
6. Podwozie (zawieszenia): Brak uwag.
7. Nadwozie: Brak uwag.
8. Instalacja elektryczna: Brak uwag.
9. Pomiar emisji spalin: Nie dotyczy.
10. Pomiar zadymienia: 1,1
11. Pomiar hałasu zewnętrznego na postoju: 92dB(A)

III. UWAGI:
Przedstawiono Opinię Techniczną nr OT-30.05/2015 z dnia 22.07.2015 r. oraz zaświadczenie z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku nr 207/2015 z dnia 28.07.2015 roku, POJAZD PRZYSTOSOWANY DO CIĄGNIĘCIA PRZYCZEPY.

Wydruk generowany przez system STACJA 2012 - Copyright 1996-2015 by NORCOM, tel. 61/814.65.64, 601/72.00.76, www.norcom.pl [10.7.0.5834]

Strona 1/2

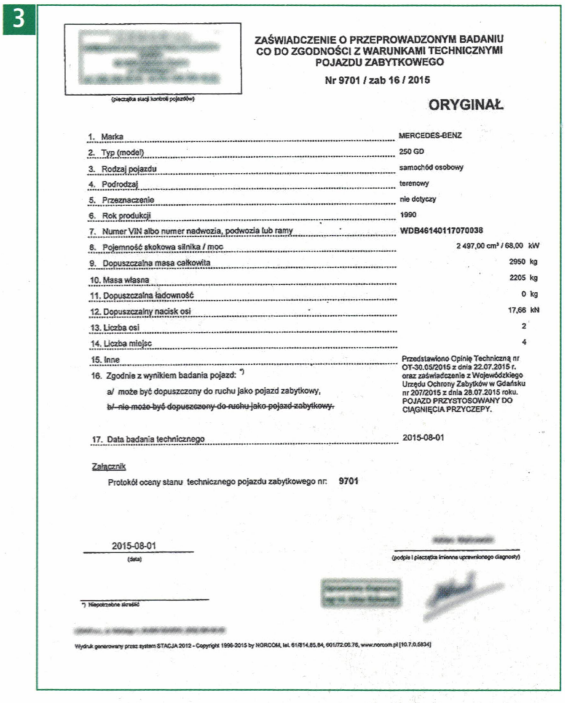
IV. WNIOSKOWANE OGRANICZENIA W SPOSOBIE UŻYWANIA POJAZDU:
1. Ograniczenie prędkości dopuszczalnej do: x km/h
2. Zakaz przewozu pasażerów: NIE
3. Zakaz przewozu ładunków: NIE
4. Zakaz ciągnięcia przyczep: NIE
5. Zakaz jazdy podczas zmniejszonej widoczności: NIE
6. Zakaz jazdy na autostradzie i drodze ekspresowej: NIE
7. Inne
x

2015-08-01 (data)

(podpis i pieczątka imienna uprawnionego diagnosty)

*) Niepotrzebne skreślić

Przykład „Protokołu oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego" – strona pierwsza i druga



ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU CO DO ZGODNOŚCI Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI POJAZDU ZABYTKOWEGO
Nr 9701 / zab 16 / 2015
ORYGINAŁ

1. Marka: MERCEDES-BENZ
2. Typ (model): 250 GD
3. Rodzaj pojazdu: samochód osobowy
4. Podrodzaj: terenowy
5. Przeznaczenie: nie dotyczy
6. Rok produkcji: 1990
7. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy: WDB46140117070038
8. Pojemność skokowa silnika / moc: 2 497,00 cm³ / 68,00 kW
9. Dopuszczalna masa całkowita: 2950 kg
10. Masa własna: 2205 kg
11. Dopuszczalna ładowność: 0 kg
12. Dopuszczalny nacisk osi: 17,66 kN
13. Liczba osi: 2
14. Liczba miejsc: 4
15. Inne: Przedstawiono Opinię Techniczną nr OT-30.05/2015 z dnia 22.07.2015 r. oraz zaświadczenie z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku nr 207/2015 z dnia 28.07.2015 roku. POJAZD PRZYSTOSOWANY DO CIĄGNIĘCIA PRZYCZEPY.
16. Zgodnie z wynikiem badania pojazd:
a/ może być dopuszczony do ruchu jako pojazd zabytkowy,
~~b/ nie może być dopuszczony do ruchu jako pojazd zabytkowy.~~
17. Data badania technicznego: 2015-08-01

Załącznik
Protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego nr: 9701

2015-08-01 (data)

(podpis i pieczątka imienna uprawnionego diagnosty)

*) Niepotrzebne skreślić

Wydruk generowany przez system STACJA 2012 - Copyright 1996-2015 by NORCOM, tel. 61/814.65.64, 601/72.00.76, www.norcom.pl [10.7.0.5834]

Przykład „Zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego"

Bardzo często słyszy się przykład ograniczenia, jaki stosuje się w stacji kontroli pojazdów, a mianowicie, że: „...pojazdy zabytkowe, które np. nie mają hamowanych przednich kół, będą miały ograniczenia prędkości i zakaz poruszania się po autostradach". Niestety to tylko teoria. Rozsądne ograniczenia mają zastosowanie tylko dla niewielu sytuacji, gdyż tylko takie dają możliwość sensownego uzasadnienia przez diagnostę. Bardzo często są związane z nieprzystosowaniem wyposażenia pojazdu wiekowego do dzisiejszych realiów, o czym mowa w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Zatem przykład z poprzedniego artykułu (SM nr 9'18) o zakazie poruszania się podczas zmniejszonej widoczności ze względu na brak światła przeciwmgłowego tylnego jest zasadny z punktu widzenia prawa. Natomiast poważny problem powstaje z braku sensownych ograniczeń, które wynikają z przeprowadzonych pomiarów, takich jak: skuteczność hamowania, analiza spalin (pomiar zadymienia), hałas zewnętrzny na postoju i tłumienie zawieszenia. Przykładem jest pomiar spalin (zadymienia), hałasu, z których to urządzeń diagnosta otrzymuje konkretne parametry na wydrukach. I znów najczęściej przytaczane ograniczenie, o jakim często się słyszy, to ograniczenie maksymalnej prędkości, które nie do końca musi przekładać się na zmniejszenie zagrożenia w ruchu drogowym i ochronę środowiska. Ograniczenie prędkości, by obniżyć toksyczność spalin oraz poziom hałasu, nie ma zastosowania, kiedy pojazdem zabytkowym będziemy zmuszeni pokonywać wzniesienie, gdzie wymagana jest redukcja na niższy bieg, a co za tym idzie – jazda na podwyższonej prędkości obrotowej silnika.

Pojazd zabytkowy, jadąc również z ograniczoną prędkością w kolumnie pojazdów, nie będzie w stanie wyhamować, kiedy wyprzedzający inny pojazd zajedzie mu drogę, mimo że utrzymywał bezpieczną odległość przed poprzedzającym go wcześniej pojazdem; nie wspominając o tym, że zapewne pozostałe pojazdy będą dodatkowo wyposażone w system ABS.

4

Po uzyskaniu wpisu przez diagnostę samochodowego o pozytywnym dopuszczeniu pojazdu zabytkowego do ruchu w naszym kraju, otrzymuje on bezterminowy wpis do dowodu o przeglądzie, gdyż – jak wcześniej wspomniałem – ustawodawca zakłada, że pojazdy takie sporadycznie wyjeżdżają na drogi publiczne, transportowane są lawetami na dalsze odległości, nie są intensywnie eksploatowane, a za to bardzo często podlegają konserwacji i nie są przez właścicieli poddawane przeróbkom. Takim założeniem kieruje się ustawodawca, lecz niestety jest to również tylko teoria.

Niebezpieczeństwem jest to, że auta posiadające status pojazdu zabytkowego z bezterminowym badaniem technicznym mogą być nieużywane przed wiele lat, po czym można w nie wsiąść i bez żadnych dodatkowych badań uczestniczyć dalej w ruchu drogowym (czego symbolem może być fot. 4).

Pojazd zabytkowy coraz częściej jest wykorzystywany jako pojazd normalnego użytku, a nawet w celach zarobkowych z uwzględnieniem wielu luk prawnych:

- wiek pojazdu ma oczywisty wpływ na jego stan techniczny, gdzie „badanie techniczne" bezterminowe jest ucieczką od systematycznych napraw i konserwacji
- bezterminowe badanie techniczne daje możliwość nielegalnych przeróbek takich pojazdów; przykładem może być montaż instalacji gazowych, gdyż nad takimi pojazdami w praktyce nie sprawuje nikt kontroli
- możliwość rejestracji pojazdu z kierownicą z prawej strony bez jego przystosowania (lusterka, oświetlenie)
- możliwość wprowadzania do użytku starych pojazdów do celów zarobkowych, np. autobusów niespełniających dzisiejszych warunków technicznych odnośnie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Te zagadnienia zostaną omówione w kolejnych artykułach, jednak już tu zauważmy, że założenia ustawodawcy daleko odbiegają od rzeczywistości. Wyciągnięte wnioski z mojej pracy naukowej będą kolejnym dowodem na nieprzystosowanie przepisów dotyczących „badań technicznych" pojazdów zabytkowych, jakie wykonują diagności, do obecnych realiów.

Ad. 3. Sprawdzenie prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa jazdy, to trzeci, a zarazem ostatni etap badania technicznego. Powinienem wymienić go na drugim miejscu, gdyż dopiero po tym sprawdzeniu diagnosta powinien przejść do sporządzenia „Protokołu oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego", którym kończy i podsumowuje „Badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych".

Celowo sprawdzenie prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu zostawiłem na koniec, gdyż jest to obszerne zagadnienie, z którym diagności mają do czynienia. Przykłady z życia przedstawię w kolejnym numerze miesięcznika. ■