

Badania pojazdów zabytkowych – wymagane dokumenty

Adrian Malinowski

Badanie, jakemu 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.

Tu pojawia się pierwszy problem, a mianowicie diagnosta nie jest w stanie zweryfikować sporej liczby parametrów z listy zawartej we wniosku dostarczonej 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 następujących 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



Silnik Forda Mustanga z 1967 r.

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.

2

PROTOKÓŁ OCENY STANU TECHNICZNEGO POJAZDU ZABYTKOWEGO
nr: 9701
ORYGINAŁ

Opisane jednostki przeliczeniowe (badania)

I. DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

1. Rodzaj	samochód osobowy
2. Marka	MERCEDES-BENZ
3. Typ (model)	250 SD
4. Rok produkcji	1990
5. Podrodzaj	terenowy
6. Przeznaczenie	nie dotyczy
7. Miejsce mocowania tabliczek i oznaczeń (jeśli występują):	
- nadwozia	Rama - słona prawa
- podwozia	
- ramy	

8. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy: **WDB46148117878838**

II. OCENA PORÓWNAWCZA STANU TECHNICZNEGO POJAZDU W ODNIESIENIU DO WYMAGAŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH W SPRAWIE WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW ORAZ ZAKRESU ICH NEZBĘDNEGO WYPOSAŻENIA

1. Ograniczenie prędkości dopuszczalnej do: _____
Brak uszyp.
2. Światła _____
Brak uszyp.
3. Układ hamulcowy _____
Brak uszyp.
4. Pomiar skuteczności hamowania _____
55%
5. Układ kierowniczy _____
Brak uszyp.
6. Podwozie (zawieszenie) _____
Brak uszyp.
7. Nadewozie _____
Brak uszyp.
8. Instalacja elektryczna _____
Brak uszyp.
9. Pomiar emisji spalin _____
Nie dotyczy.
10. Pomiar zadymienia _____
1.1
11. Pomiar hałasu zewnętrznego na postoju _____
82dB(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 2072015 z dnia 28.07.2015 roku. POJAZD PRZETWORZONY DO CIĄGNIĘCIA PRZYCZEPY.

Wzrost.gov.pl system STACJA 2015 - Copyright 1990-2015 by INFORCOM s.k. 618145.84, 6010720.76, www.inforcom.pl/117.0504
Strona 1/2

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

3

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU CO DO ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 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	WDB46148117878838
8. Pojemność skokowa silnika / mpc	2 497,00 cm ³ / 68,00 litr
9. Dopuszczalna masa całkowita	2260 kg
10. Masa własna	2205 kg
11. Dopuszczalna ładowność	0 kg
12. Dopuszczalny nacisk osi	17,85 kN
13. Liczba osi	2
14. Liczba miejsc	4
15. Ilość	
16. Zgodnie z wynikiem badania pojazdu: _____ 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

Wzrost.gov.pl system STACJA 2015 - Copyright 1990-2015 by INFORCOM s.k. 618145.84, 6010720.76, www.inforcom.pl/117.0504
Wzrost.gov.pl system STACJA 2015 - Copyright 1990-2015 by INFORCOM s.k. 618145.84, 6010720.76, www.inforcom.pl/117.0504

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.

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 wspominałem – 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 diagnosty, 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. Powiniennem 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 diagnosty mają do czynienia. Przykłady z życia przedstawię w kolejnym numerze miesięcznika. ■

4


20