

Badania techniczne pojazdów zabytkowych

– określanie niezgodności

Każdy właściciel pojazdu powinien zlecić przeprowadzanie badania technicznego w stacji kontroli pojazdów zgodnie z art. 81 ustawy „Prawo o ruchu drogowym”. Badaniom podlegają także zabytkowe pojazdy samochodowe i są one wykonywane tylko raz (wyjątek stanowią pojazdy zabytkowe wykorzystywane do celów zarobkowych). Sprawdzanie pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów może stwarzać problemy. Poniżej zostaną przedstawione zasady badania „zabytków” i wymagania.

Pojazd zabytkowy to pojęcie wprowadzone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (art. 2 pkt 39). Według definicji jest to ...pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami.

Kryteria, jakie musi spełniać pojazd, aby zostać pojazdem zabytkowym, są określone w ustawie z 23 lipca 2003 r. „O ochronie zabytków i opiece nad zabytkami”. Pojazd zabytkowy powinien być:

- pojazdem posiadającym co najmniej 25 lat
- pojazdem, którego model nie jest produkowany od 15 lat
- pojazdem posiadającym minimum 75% zachowanych oryginalnych części

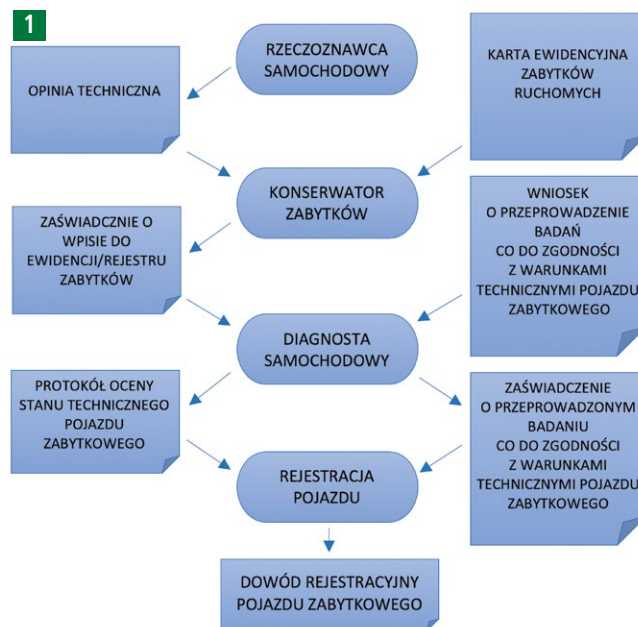
Jeżeli powyższe kryteria nie zostaną spełnione, to pojazd może stać się jeszcze pojazdem zabytkowym, o ile spełnia jeden z następujących warunków:

- posiada unikalne rozwiązanie konstrukcyjne
- dokumentuje ważne etapy rozwoju techniki motoryzacyjnej
- był związany z ważnymi wydarzeniami historycznymi
- był użytkowany przez osoby powszechnie uznane za wyjątkowo ważne, miał związek z ważnymi osiągnięciami sportowymi
- posiada oryginalne wykonanie lub został odrestaurowany na bazie oryginalnych elementów, został odtworzony wiernie zgodnie z technologią z okresu produkcji



Adrian Malinowski – urodził się w 1977 r. w Kościerzynie w woj. pomorskim. Zdobyl wykształcenie na Wydziale Mechanicznym Politechniki Gdańskiej w specjalnościach: Projektowanie Maszyn, Komputerowe Wspomaganie Inżynierii Produkcji oraz ukończył Środowiskowe Studium Doktoranckie. Doświadczenie zawodowe: programista AutoCad, operator frezarki numerycznej CNC, stanowisko kierownicze salonu samochodowego, specjalista ds. obsługi klienta

w ASO, diagnosta stacji kontroli pojazdów (od 2003 r.), wykładowca w ośrodku szkolenia diagnostów, asystent Wydziału Mechanicznego Politechniki Gdańskiej w Zespole Pojazdów. Jako certyfikowany rzeczoznawca samochodowy z listy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa prowadzi własną działalność gospodarczą z zakresu ocen technicznych: pojazdów zabytkowych, wycen pojazdów, maszyn i urządzeń, kalkulacji napraw i określania stanu technicznego (więcej na www.carasset.pl). Obecnie zakończył pomiary niezbędne do zamknięcia przewodu doktorskiego pt. „Koncepcja metodyki badań technicznych pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów”.



Obieg dokumentów w odpowiednich instytucjach w celu rejestracji pojazdu zabytkowego

Obieg wymaganych dokumentów w procedurze rejestracji w odpowiednich instytucjach, aby wprowadzić pojazd na drogi publiczne jako pojazd zabytkowy, przedstawia rys. 1.

Badanie techniczne, jakie musi przejść pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dopuszczenia do ruchu publicznego jako pojazd zabytkowy, określa rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 27 lutego 2013 r. „w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych” (DzU z 2013 r., poz. 337).

Rozporządzenie określa zakres i sposób przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych, które polegają na:

- sprawdzeniu prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa jazdy
- wykonaniu 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

Właściciel pojazdu, zgodnie z rozporządzeniem, dostarcza do stacji kontroli pojazdów wypełniony dokument. Jest nim: „Wniosek o przeprowadzenie badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego”. Tym dokumentem otwiera się procedurę specjalistycznego badania technicznego, jakiemu podlega pojazd zabytkowy.

Diagnosta na podstawie wypełnionego wniosku otrzymanego od właściciela pojazdu porównuje stan faktyczny pojazdu z parametrami technicznymi zawartymi w tym wniosku. Dopuszcza się w przypadku, gdy dany punkt nie dotyczy opisanego pojazdu, umieszczenie wpisu „nie dotyczy” albo „-”, a w przypadku braku możliwości ustalenia danych, wpisanie „niemożliwe do ustalenia” albo „brak danych”.

Kolejnym krokiem jest wydanie właścicielowi pojazdu dwóch zaświadczeń z badania technicznego. Jedno z nich to: „Protokół oceny stanu technicznego pojazdu

zabytkowego”, którego wzór określa załącznik nr 2 do powyższego rozporządzenia.

Na pierwszej stronie zaświadczenia znajduje się punkt pt. „Ocena porównawcza stanu technicznego pojazdu w odniesieniu do wymagań określonych w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia”.

W tym miejscu diagnosta podaje niezgodności badanego pojazdu w odniesieniu do warunków technicznych określonych w rozporządzeniu, o ile takie występują dla: ogumienia, oświetlenia, układu hamulcowego, układu kierowniczego, podwozia (zawieszenia), nadwozia, instalacji elektrycznej, oraz podaje wartości parametrów z wykonanych pomiarów: skuteczności hamowania, tłumienia zawieszenia, emisji spalin lub zadymienia i hałasu zewnętrznego na postoju. Dokument ten swoją zawartością dopełnia wcześniej wspomniany zakres „Badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych”.

Aby lepiej wyjaśnić omawiany punkt „Oceny porównawczej stanu technicznego pojazdu w odniesieniu do wymagań określonych w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia” w zaświadczeniu, jakim jest „Protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego”, poniżej zostały przedstawione różnice w konstrukcji przykładowych pojazdów w porównaniu do aktualnych wymagań dla wybranych przykładowych trzech punktów: oświetlenie, układ kierowniczy oraz nadwozie.

Oświetlenie:

- światła mijania symetryczne, jak na rys. 2
- czerwona barwa tylnych świateł kierunkowskazów, jak na rys. 3,
- brak tylnego światła przeciwmgielnego, jak na rys. 3.

Układ kierowniczy:

- specyficznej konstrukcji, jak na rys. 4.
- układ kierowniczy przystosowany do ruchu lewostronnego (po prawej stronie kolumna kierownicza pojazdu bez odpowiedniego przystosowania do ruchu prawostronnego), jak na rys. 4.



Niezgodne z wymaganiami przednie oświetlenie Forda Mustanga z 1967 r.



Niezgodne z wymaganiami tylne oświetlenie Forda Mustanga z 1967 r.



Nieprawidłowości wynikające z wyposażenia pojazdu Ford A z 1928 roku

Nadwozie

- wystające (ostre) elementy zewnętrzne, ozdoby i znaki firmowe, jak na rys. 4,
- brak wycieraczki szyby przedniej, brak pasów bezpieczeństwa, ograniczona widoczność do tyłu, okno tylne o małej powierzchni, brak lusterka wstecznego, jak na rys. 4.

Wśród jedenastu pozycji omawianego punktu „Oceny porównawczej stanu technicznego...” cztery pozycje dotyczą konkretnych pomiarów:

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

Pomiary te powinny być wykonane za pomocą urządzeń będących w wyposażeniu każdej stacji, a wartości odczytane z urządzeń wpisane w odpowiednie pozycje zaświadczenia. To z nich powinny również wynikać wnioskowane ograniczenia w sposobie użytkowania pojazdu zabytkowego, uwzględniające te konkretne wyniki pomiarów.

Na drugiej stronie zaświadczenia znajduje się punkt pt.: „Wnioskowane ograniczenia w sposobie używania pojazdu”. Jest to miejsce, w którym diagnosta na podstawie wcześniej wypisanych niezgodności z warunkami technicznymi ma wyciągnąć wnioski i podjąć decyzję, jak ograniczyć sposób użytkowania danego pojazdu, aby w jak najmniejszym stopniu był zagrożeniem na drodze.

W punkcie „Wnioskowane ograniczenia w sposobie użytkowania pojazdu” widnieją następujące punkty:

1. Ograniczenie prędkości maksymalnej do...
2. Zakaz przewozu pasażerów
3. Zakaz przewozu ładunków
4. Zakaz ciągnięcia przyczep
5. Zakaz jazdy podczas zmniejszonej widoczności
6. Zakaz jazdy na autostradach i drodze ekspresowej
7. Inne...



Dowód rejestracyjny z wpisem o bezterminowym badaniu technicznym

Zadaniem diagnosty jest podjęcie decyzji, które ograniczenia wprowadzi do ruchu drogowego dla danego pojazdu poprzez umieszczenie słowa TAK lub NIE przy danym ograniczeniu. Diagnosta ma również możliwość wprowadzenia przez siebie zaproponowanego dodatkowego rodzaju ograniczenia lub dodatkowych ograniczeń w pozycji INNE, które wcześniej w omawianym punkcie nie były wymienione.

Przykładem wnioskowanego ograniczenia w sposobie użytkowania pojazdu zabytkowego, nieposiadającego tylnego światła przeciwmgłowego, co widać na rys. 3, jest wstawienie słowa TAK w pozycji „Zakaz jazdy podczas zmniejszonej widoczności”.

Drugim dokumentem, który wypełnia diagnosta i przekazuje właścicielowi pojazdu zabytkowego w celu dalszej rejestracji jest: „Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego”. W dokumencie, oprócz umieszczenia danych identyfikujących dany pojazd, diagnosta określa, poprzez skreślenie odpowiedniego zapisu, czy pojazd może lub nie może być dopuszczony do ruchu jako pojazd zabytkowy.

Po uzyskaniu wpisu przez diagnostę samochodowego o pozytywnym dopuszczeniu pojazdu zabytkowego do ruchu w naszym kraju, taki przegląd jest bezterminowy (odpowiedni zapis w dowodzie rejestracyjnym pokazany na rys. 5): *gdyż ustawodawca zakłada, iż zabytkowy pojazd jedynie okazjonalnie bierze udział w ruchu drogowym, na dalsze odległości jest transportowany na lawecie, pojazd jest pieczołowicie konserwowany, a nie jest intensywnie eksploatowany, natomiast właściciel nie dokonuje przeróbek, ale dba o jego oryginalny stan techniczny zgodny z datą produkcji.**

W następnym numerze:

* Tekst: Tomasz Skrzeliński (forum.norcom.pl)