

Interesy kosztem bezpieczeństwa?



ROZMOWA Z ALFREDEM FRANKE,
PREZESEM STOWARZYSZENIA
DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH

DOSTĘP DO MOTORYZACYJNEJ INFORMACJI TECHNICZNEJ NIE MOŻE BYĆ WSTRZYMYWANY W IMIĘ PARTYKULARNYCH KORZYŚCI KONCERNÓW SAMOCHODOWYCH, GDYŻ ZAWSZE CIERPI NA TYM BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Zacytowana tu opinia może wręcz zaskakiwać swoją bezdyskusyjną trafnością. Przyzwyczajaliśmy się bowiem całą tę problematykę, określaną lapidarnym skrótem GVO, oceniać niemal wyłącznie w kategoriach swobody wolnorynkowej konkurencji i ochrony ekonomicznych interesów użytkowników pojazdów przed monopolistycznymi praktykami ich producentów. Bezpieczeństwo ludzkiego życia i zdrowia wydaje się jednak w tym kontekście dobrem zdecydowanie nadrzędnym. Sprawa nabiera więc całkiem innego wymiaru.

Tak, ale przecież i z tymi poprzednio podnoszonymi łączy się nierozdzielnie. Postęp techniczny w motoryzacji zmniejsza liczbę ofiar wypadków drogowych, lecz tylko wtedy, gdy nowoczesne, bezpieczne rozwiązania są dla właścicieli pojazdów trwale dostępne i w sensie technicznym, na co składa się możliwość ich serwisowania i napraw, i w sensie ekonomicznym, co jest równoznaczne z przystępnością cen tych technicznych

usług. Dziś warunkiem ich zadowalającego świadczenia jest dostęp do profesjonalnej „informacji technicznej”, czyli szczegółowej wiedzy o sposobach przeprowadzania napraw.

Ten dostęp koncerny samochodowe od dawna, wbrew unijnemu prawu, świadomie ograniczają. Celem ich działań jest w tym wypadku zmuszenie zamożniejszych klientów do korzystania z usług drogiej autoryzowanych. Pozostali w takiej sytuacji w ogóle rezygnują z napraw.

W naszym Stowarzyszeniu analizujemy te problemy w rozmaitych aspektach. Na przykład Witold Rogowski, zastępca dyrektora handlowego Moto-Profil i ekspert Forum „Motoryzacja dla wszystkich”, zwrócił ostatnio uwagę, iż tego rodzaju utrudnienia w bezpiecznej eksploatacji samochodów stają się zjawiskiem coraz bardziej masowym. Kiedyś dotyczyły tylko najbardziej ekskluzywnych marek i modeli. Obecnie nawet stosunkowo proste konstrukcje wymagają przy ob-

studze i naprawach specjalistycznego sprzętu oraz znajomości wielu trudno dostępnych danych wzorcowych.

Teoretycznie więc każda niesprawność dowolnego samochodowego systemu, od hamulców po klimatyzację i spryskiwacz szyb, może być przyczyną groźnego wypadku.

Nie tylko teoretycznie, lecz często też faktycznie, jednak wolałbym się tu ograniczyć do przykładów najbardziej ewidentnych. Kolejny ekspert forum „Motoryzacja dla wszystkich”, Piotr Maciejewski z firmy Robert Bosch, za główne zagrożenia bezpieczeństwa wynikające z braku powszechnego dostępu do informacji technicznej uważa: niedostateczne przygotowanie warsztatów i serwisów do obsługi systemów ABS i ESP, a także pirotechnicznych poduszek i napinaczy pasów. Dwa pierwsze z wymienionych rozwiązań są już, zgodnie z unijnymi przepisami, we wszystkich nowych samochodach obowiązkowe. To sprawia, że główny i coraz bardziej powszechny problem stanowią wyposażone w nie samochody starsze. Warto przy tej okazji uświadomić sobie, że najstarsze zarejestrowane w Polsce samochody z ESP mają już 14 lat i raczej nie są już serwisowane w ASO, więc obsługujące je warsztaty niezależne muszą dysponować odpowiednią informacją techniczną.

Wydaje się, że w przypadku zespołów i podzespołów mających tak bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego stosowanie sztucznych utrudnień przepływu informacji powinno być prawnie zabronione. Czy byłoby to jednak rozwiązanie możliwe do praktycznego egzekwowania?

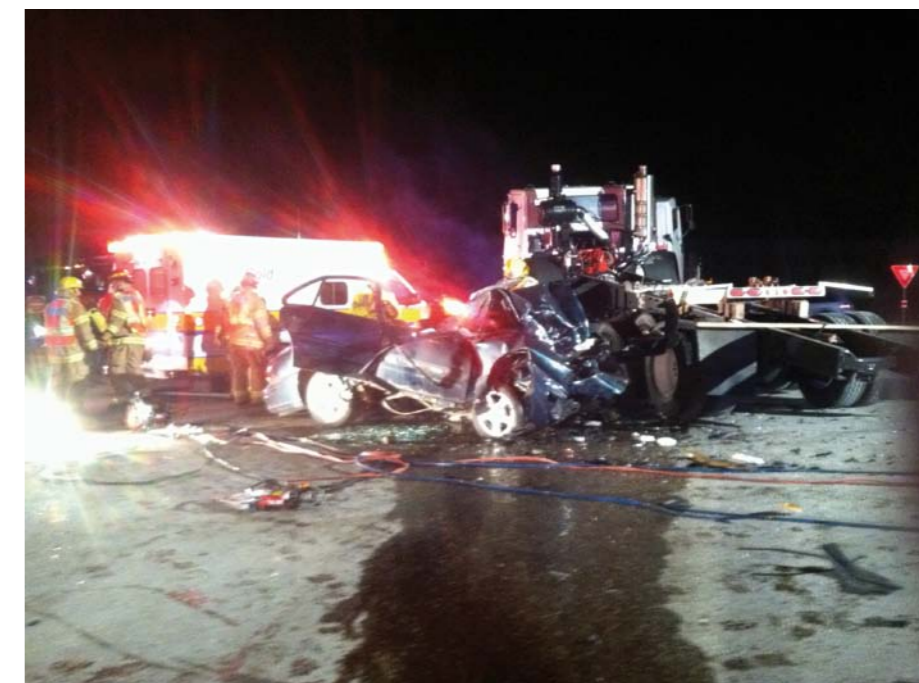
A dlaczego nie? Skoro udało się tak uregulować ważny problem ekologiczny, analogicznie należy potraktować sprawy bezpieczeństwa. Mam tu na myśli Dyrektywę Europejską 98/69/EC, nakazującą monitorowanie emisji spalin. Samochody z silnikami benzynowymi produkowane od 1 stycznia 2001 r., a diesle od 2004 r., muszą być wyposażone w system EOBD, czyli określony standard zapisu i odczytu danych związanych z pracą silnika i jego osprzętu. Jednolite protokoły i zunifikowane gniazda połączeniowe sprawiły, że na rynku pojawiły się liczne modele

obsługujących je testerów, a objaśnienia poszczególnych kodów są powszechnie dostępne w Internecie.

Dotychczasowe regulacje unijne nakazują producentom samochodów udostępnianie informacji technicznych, teoretycznie więc dostęp do nich został otwarty. W praktyce jednak koncerny samochodowe stosują systemy pobierania opłat za informacyjne usługi tak skonstruowane, by korzystanie z nich stało się dla niezależnych warsztatów nieoptymalne. Według naszej wiedzy i obliczeń, zakup niepodzielnego kompletu informacji dla jednej samochodowej marki to przeciętnie wydatek rzędu 2,5 tys. euro. Dobry warsztat niezależny powinien dysponować danymi większości aut poruszających się po naszych drogach, co przy takim systemie ich dystrybucji stanowi równowartość około 400 tys. złotych, a przecież już po roku pojawiają się kolejne modele samochodów. Właściwym rozwiązaniem może być tylko odpłatny (ale bez cen zaporowych), internetowy dostęp do danych potrzebnych przy konkretnej naprawie samochodu dowolnej marki.

Jakąś odpowiednio wybraną częścią pełnego zestawu danych wszystkich marek i modeli powinny też dysponować stacje kontroli pojazdów. Inaczej ich nadzór nad bezpieczeństwem ruchu drogowego stanie się mało kompetentny.

Obawy z tym związane zgłaszał wielokrotnie Marcin Barankiewicz, ekspert forum „Motoryzacja dla wszystkich”



ZAGROŻENIEM BEZPIECZEŃSTWA NA DRÓGACH NIE JEST WIEK ANI POCHODZENIE POJAZDÓW, LECZ NIEDOSTĘPNOŚĆ ICH PROFESJONALNYCH NAPRAW

i równocześnie dyrektor biura Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów. Jego zdaniem, problem dostępu do informacji technicznej może w najbliższych latach nabrać znaczenia w związku z planowanym rozszerzeniem zakresu okresowych badań technicznych. Obecnie SKP mają wszystkie dane regulacyjne, niezbędne do prawidłowego wykonania obowiązujących badań kontrolnych, ale nie pozwalają one stwierdzić, czy systemy takie, jak ABS, ESP lub inne, mające wpływ na bezpieczeństwo – działają prawidłowo. Dostęp do właściwych informacji umożliwiłby niedopuszczanie

do ruchu pojazdów pod tym względem niesprawnych, a zatem niebezpiecznych. Być może okazją do wprowadzenia odpowiednich nowych rozwiązań będzie ujednoczenie procedur kontroli pojazdów w krajach Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2010/48/UE. Należy więc spodziewać się włączenia do tego standardu procedur związanych z systemami bezpieczeństwa. Tu również istotne będą koszty udostępniania fabrycznych danych, ponieważ SKP prowadzone są przez prywatne podmioty gospodarcze, kierujące się zasadami ekonomicznej rentowności. ■

PODGRZEWAJĄCE INDUKCYJNE DO METALU

**BEZ PALNIKA
BEZ RYZYKA**

LEWOR
Lewor sp. j. Ul. G. Roweckiego 11, 95-020 Andrespol, tel: 0-42 213-24-39, e-mail: lewor@lewor.com.pl, www.lewor.com.pl