

Dyrektywa prawie kompetentna



ZENON MAJKUT

WIMAD

„PRAWIE”, JAK WIADOMO, MOŻE OZNACZAĆ WIELKĄ RÓŻNICĘ. KOLEJNYCH DOWODÓW NA TO DOSTARCZYŁY PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA EUROPY W SWEJ DYREKTYWIE 2014/45/UE DOTYCZĄCEJ OKRESOWYCH BADAŃ POJAZDÓW

Można się spierać, czy jest to w głównej mierze dzieło polityków, rozmaitych lobbystów, propagandystów czy marketingowców, z pewnością jednak niewielki wpływ na jego ostateczny kształt mieli jacykolwiek eksperci motoryzacyjnej techniki.

Składa się ten utwór z 48 fragmentów nazwanych „załoženiami”. Już pierwszy z nich „zakłada”, iż: *Unia powinna do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. Aby osiągnąć ten cel, technologia motoryzacyjna powinna w znacznym stopniu przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.*

Zdumiewa użycie tak nieprecyzyjnych określeń w akcie prawnym mającym wytyczać motoryzacyjną przyszłość całej zjednoczonej Europy. Co znaczy owo

„prawie do zera” w odniesieniu do zawsze konkretnych statystyk ludzkich tragedii? Ilu dokładnie ludzi powinno zginąć za 35 lat, by ten „unijny cel” można było uznać za osiągnięty? Bezsensowne też wydaje się wyznaczanie jakichś ogólnikowych powinności dla „technologii motoryzacyjnej”, której rozwój zawsze przecież rozmiął się nawet ze znacznie bardziej solidnymi prognozami. Poza tym docelowy stan drogowy „prawie nieśmiertelności” nie zależy przecież wyjątkowo od samej technologii.

Prawie na temat

Nawet wówczas, gdy czas byłby już najwyższy na przejście do zagadnień bezpośrednio związanych z okresowymi badaniami, P.T. autorzy Dyrektywy nie przestają bredzić. Dzięki temu w założeniu w punkcie 6. trafić można na tezę niby banalnie słuszną, lecz równocześnie trochę logicznie rozchwianą:

Pojazdy z niesprawnymi układami technicznymi mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczynić się do wypadków na drogach, powodując obrażenia lub śmierć ofiar. Wpływ ten mógłby zostać zmniejszony, gdyby wprowadzono odpowiednie zmiany do systemu badań zdolności do ruchu drogowego. Wczesne wykrycie usterki mającej wpływ na zdolność do ruchu drogowego pojazdu przyczyniłoby się do usunięcia tej usterki, a tym samym do zapobiegania wypadkom.

W pierwszej części cytowanego fragmentu chodzi zapewne o wpływ negatywny, lecz dalszy wywód jest już pokrętny i całkiem nieprofesjonalny. W każdym współczesnym samochodzie funkcjonuje co najmniej kilkanaście wzajemnie powiązanych układów i w ramach powszechnych badań decydujących o dopuszczeniu pojazdu do ruchu na drogach publicznych należy kompleksowo sprawdzać poprawność ich działania i współdziałania zamiast poszukiwać pojedynczych usterek, wchodząc tym samym w kompetencje warsztatów i serwisów.

Dyrektywa poświęcona niewątpliwie stacjom kontroli pojazdów nie precyzuje wyraźnie specyfikacji ich zadań, lecz niepotrzebnie ją rozszerza i komplikuje, o czym świadczy choćby następujące stwierdzenie zawarte w tym dokumencie (pkt. 22.): *Badania zdolności do ruchu drogowego powinny obejmować wszystkie elementy istotne z punktu widzenia projektu, konstrukcji i wyposażenia właściwych dla badanego pojazdu...* O co właściwie chodzi w tym rozróżnieniu między projektem, konstrukcją i wyposażeniem? Jaki to może mieć wpływ na programy obowiązkowej kontroli?

Niejasne cele, niedostateczne środki

Założenia unijnej Dyrektywy 2014/45/UE są według zamierzeń autorów tylko drogowskazami wytyczającymi (w rzeczywistości nieprecyzyjnie lub całkiem nie trafnie) kierunki rozwoju kontroli stanu technicznego pojazdów drogowych. Właściwe unormowania techniczno-prawne zawarte zostały natomiast w towarzyszących dokumentowi załącznikach, które niestety muszą budzić jeszcze więcej profesjonalnych obiekcji.

Na przykład Załącznik I, w punkcie 5.3.2, podpunkt 1. dotyczy badania skuteczności tłumienia amortyzatorów, lecz nie precyzuje ani metody ich testowania, ani kryteriów interpretacji wyników pomiarów. Sugeruje jedynie*: *użycie specjalnych urządzeń i porównanie różnicy*

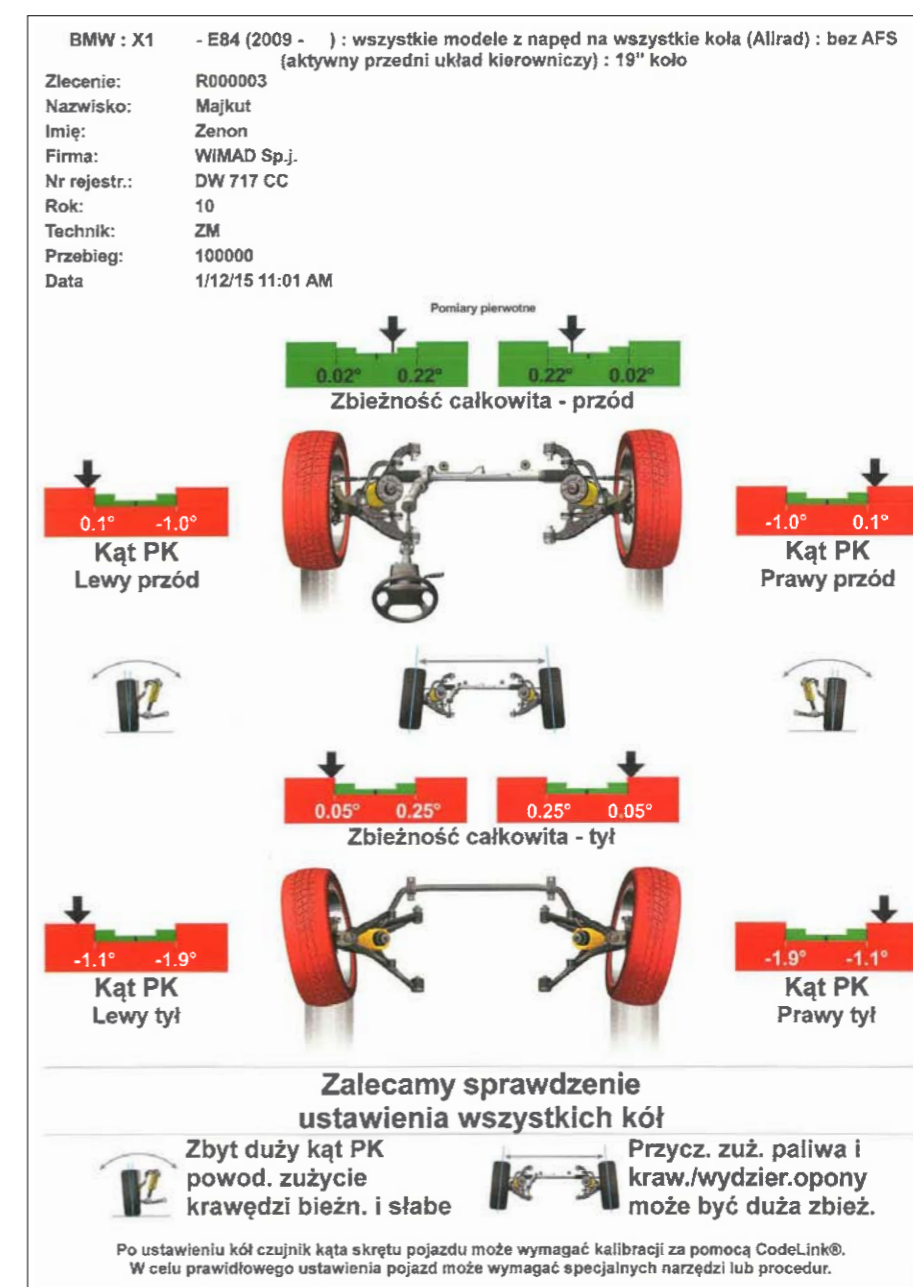
*między stroną prawą i lewą, a w ocenie stanu technicznego zaleca, by wziąć pod uwagę znaczącą różnicę między stroną prawą a lewą. Co to są te specjalne urządzenia? Kiedy różnica staje się znacząca? Jest tam jeszcze polecenie sprawdzenia, czy: *minimalne wartości tłumienia zostały osiągnięte, ale bez określenia tego minimum.**

Znaczek (X)² zawarty w tytule tego podpunktu pełni tę samą rolę, co drobny druk w formularzach podstępnych umów. Według ukrytego w dokumencie wyjaśnienia: *(X) oznacza pozycje, które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego, ale ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania zdolności do ruchu.*

Zgodnie z tą zasadą w Załączniku III przedstawiającym minimalne wyposażenie stacji kontroli pojazdów nie ma żadnego urządzenia do badania stanu zawiesznień (amortyzatorów). Jak tę niefrasobliwość pogodzić z faktem, że obecnie każdy samochód ma system ABS, więc przy niesprawności amortyzatorów traci zdolność hamowania na nierównej, śliskiej nawierzchni?

Takie samo oznaczenie (X)² widnieje przy Pozycji 2.4 „Ustawienie kół”, co stanowi kolejny nonsens. Metodę i zakres pomiarów wyznacza tu zalecenie: *Sprawdzić ustawienie kół kierowanych za pomocą odpowiednich przyrządów, nawiązujące najwyraźniej do technicznych realiów sprzed co najmniej 50 lat. Teraz sensowny pomiar geometrii ustawienia kół musi dotyczyć wszystkich osi zarówno w samochodach osobowych, jak i w ciężarówkach, naczepach czy zestawach siodłowych. Trzeba do tego zastosować tylko odpowiednią technologię, o czym autorzy Dyrektywy piszą już w pierwszym jej „załoženiu”.*

Czy jednak warto, skoro w omawianym punkcie dokument ten stwierdza, że ustawienie niezgodne z danymi producenta pojazdu lub wymogami określonymi w homologacji typu jest usterką drobną? Po co jednak w takim razie producenci samochodów publikują dane regulacyjne parametrów geometrii dla poszczególnych ich modeli i wersji? Po co konstruktorzy systemów pomiarowych tak uparcie dążą do zwiększania



CZY TAKIE WYNIKI POMIARÓW USTAWIENIA KÓŁ RZECZYWIŚCIE POZWALAJĄ UZNAĆ NIESPRAWNOŚĆ SAMOCHODU ZA DROBNĄ?

precyzji, zakresu (np. współpraca z ESP) i szybkości (czyli dostępności) wykonywanych nimi badań? Dlaczego jedni i drudzy nie dają się przekonać, że dla bezpieczeństwa ruchu to prawie żadna różnica, czy samochód „trzyma się” drogi, czy nie.

Za jedyną „geometryczną” usterkę poważną, która jednak jeszcze nie jest niebezpieczna, Dyrektywa uznaje pogorszenie stabilności kierunku jazdy na wprost. Zrozumiałe zatem, iż w tej sytuacji urządzenie do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi nie znalazło się na wspomnianej liście minimalnego wyposażenia SKP.

To prawda, że w stosunkowo niewielu krajach sprawdza się amortyzatory lub geometrię podczas procedury dopuszczania pojazdów do ruchu. Zaniedbywanie tych badań wynika głównie z braku profesjonalnego sprzętu i niedostatecznych kwalifikacji diagnostów. Rozwój technologii pozwala jednak przewyższać te trudności, a prawodawstwo powinno temu sprzyjać poprzez sukcesywne podnoszenie stawianych wymogów. Tymczasem najnowsza unijna Dyrektywa zmierza wyraźnie w przeciwnym kierunku. Wystarczy uważnie przejrzeć załączoną tabelę, by przekonać się, iż przynajmniej →



CZY DYREKTYWA UE 2014/45 OZNACZA CZERWONE ŚWIATŁO DLA ROZWOJU OKRESOWYCH BADAŃ POJAZDÓW?