

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 „założeniami”. 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 przyczyniać 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 sprawdzić 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 specyfiki 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*



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

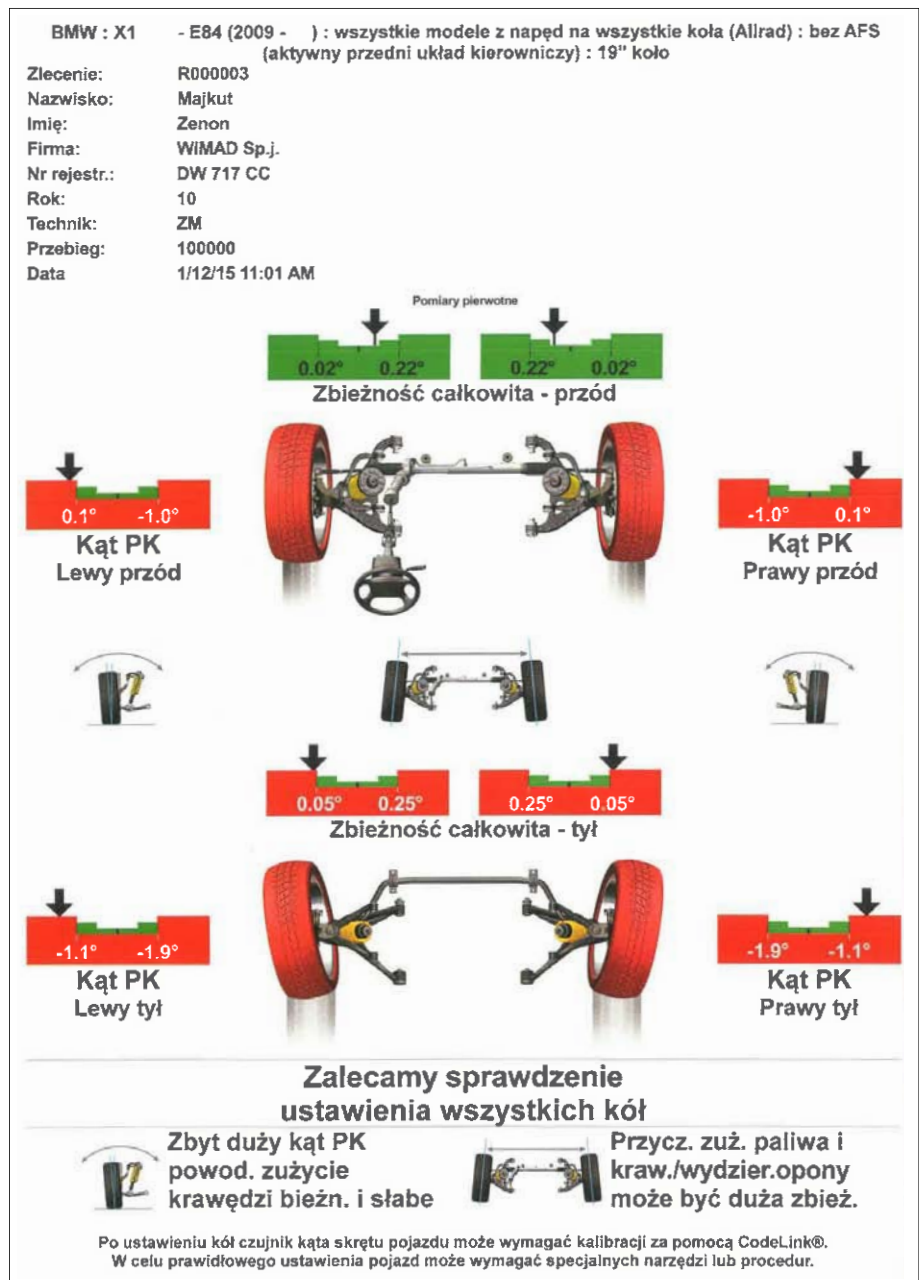
między stroną prawą i lewą, a w ocenie stanu technicznego zaleca, by wziąć pod uwagę znaczącą różnicę między stroną prawą a lewą. Co to są te specjalne urządzenia? Kiedy różnica staje się znacząca? Jest tam jeszcze polecenie sprawdzenia, czy: *minimalne wartości tłumienia zostały osiągnięte*, ale bez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

Znaczek (X)² zawarty w tytule tego podpunktu pełni tę samą rolę, co drobny druk w formularzach podstawnych 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 zawieszki (amortyzatorów). Jak tę nierasobliwość 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 „założeniu”.

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 RZECZYWISTIE 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 przewyżczać 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 →



UNIwersalne płyty do badania sił hamowania mogą stanowić konkurencję dla powszechnie stosowanych stanowisk rolkowych

w Polsce nakazywane Dyrektywą minimalne wyposażenie stacji kontroli pojazdów ma być w przyszłości znacząco uboższe niż obecnie.

Nadzieję na postęp techniczny w badaniach pojazdów budzi natomiast przewidziany w Dyrektywie obowiązek stosowania przyrządów do pomiaru głębokości rzeźby bieżników opon. Oczywiście jeszcze nie wiadomo, jakie to mają być przyrządy, czy stacjonarne testery będące elementami linii diagnostycznych, czy używane w dowolny sposób kieszonkowe gadżety.

Ogólnikowość zamiast ogólności

Dokument takiej rangi, jak dyrektywa unijna, powinien cechować się precyzją sformułowań i zarazem wysokim poziomem uogólnień, aby zakres postulowanych w nim rozwiązań określany był jednoznacznie, a równocześnie nie wchodził w sprzeczność z już obowiązującymi uregulowaniami szczegółowymi, np. normami ISO. Ważną jest także wewnętrzna spójność tego rodzaju aktów, gdyż w przeciwnym razie dają one pole do nadinterpretacji i manipulacji. Dyrektywa 2014/45/UE tych wymogów nie spełnia. Sprawia wręcz czasem wrażenie, że została w pośpiechu poskładana z wielu osobno pisanych fragmentów.

Na przykład we wspomnianym już załączniku III wyposażenie do testowania hamulców zostało scharakteryzowane następująco:

3) w odniesieniu do badania wszelkich pojazdów – urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców dokonujące pomiaru, wyświetlenia i zapisu siły hamowania oraz ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 21069-1 dotyczącej wymogów technicznych dla urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców lub zgodnie z równoważnymi normami.

Ten rzeczowy i klarowny opis technicznych wymogów byłby całkowicie zadowalający, gdyby nie sąsiadujący z nim punkt kolejny:

4) w odniesieniu do badania pojazdów o całkowitej masie nieprzekraczającej 3,5 tony – rolkowe urządzenie do kontroli hamulców zgodnie z pkt. 3, które może nie obejmować zapisu i wyświetlenia siły hamowania, siły nacisku na pedał hamulca oraz ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych;

lub

urządzenie płytowe do kontroli działania hamulców równoważne z urządze-

niem rolkowym zgodnie z pkt. 3, które może nie obejmować funkcji zapisu siły hamowania i siły nacisku na pedał hamulca oraz wyświetlenia ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych.

Trudno rozumieć, dlaczego dopuszcza się w ten sposób, by ogromną większość kontrolowanych samochodów można było badać nawet w dość odległej przyszłości za pomocą starych, „przedkomputerowych” urządzeń, które po prostu nie mają możliwości zapisu i wyświetlenia podanych parametrów, nie mówiąc już o wydruku, przesyłce i archiwizacji danych.

W innym miejscu tej listy czytamy (Załącznik III, pkt. 1, ust. 11):

11) urządzenie do pomiaru współczynnika pochłaniania światła o wystarczającej dokładności.

Sąsiedztwo analizatora spalin może sugerować, iż chodzi tu o dymomierz, lecz całkiem nie wiadomo, jaką jego dokładność trzeba uznać za wystarczającą. Najobszerniej i najbardziej szczegółowo opisanym tu urządzeniem „diagnostycznym” jest szarpak (Załącznik III, pkt. 1, ust. 8) dający się, jak wiemy, z powodzeniem zastąpić w potrzebie zwykłą łyżką do opon.

Reszta będąca milczeniem

Rzecz jasna, nie przytoczyłem w tym artykule wszystkich niejednoznaczności, niespójności i oczywistych błędów omawianej Dyrektywy. Myślę, że odrębne i odmienne ich listy mogłyby sporządzić fachowcy o innych motoryzacyjnych specjalnościach niż moja. Bardzo do tego zachęcam wszystkich P.T. kolegów będących czytelnikami lub autorami publikującymi na łamach „Autonaprawy”. Zróbmy wszystko, co możliwe, by zmienić ten wadliwy akt prawny, mający obowiązywać w całej UE. Wchodzi on w życie 20 maja 2018, lecz państwa członkowskie muszą wydać do niego krajowe przepisy wykonawcze do 20 maja 2017 roku. Czasu na refleksję i twórczą krytykę nie ma więc zbyt wiele.

* Informacje źródłowe i cytaty podano według Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej z dnia 29.04.2014r. poz. L 127/51 – 128.

Porównanie zestawów minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów

L.p. Obecnie w Polsce (Dz. U.Nr 40, Poz. 275, Załącznik nr 2)	Od roku 2018r. w krajach UE (Dyrektywa 2014-45 UE) – Załącznik III, rozdz.I	Uwagi do zapisów Dyrektywy
1 Urządzenie do podnoszenia:	Kanał przeglądowy lub podnośnik do podnoszenia: a) całego pojazdu, b) osi pojazdu.	Kanał przeglądowy w Polsce jest również dopuszczony, ale jest ujęty w innym dziale całego pojazdu; pkt.2 osi pojazdu; pkt.2, tylko dla poj. o dmc pow. 3,5 t
2 Urządzenie do kontroli działania hamulców:	Urządzenie do kontroli działania hamulców (pkt. 3,4,5,6):	
a) urządzenia rolkowe,	urządzenia rolkowe zgodnie z normą ISO 21069-1 zał. A	Dla pojazdów o dmc do 3,5 t dopuszcza się rolki ham. bez funkcji zapisu i wyświetlania siły ham., siły nacisku na pedał ham.
b) urządzenia płytowe (najazdowe),	urządzenia płytowe	Dopuszcza się płyty ham. bez funkcji zapisu siły ham., siły nacisku na pedał ham. oraz wyświetlania ciśnienia pow. w pneum. ukł. ham.
c) opóźniomierze.	opóźniomierz	Jeśli nie ma pomiaru ciągłego, musi rejestrować pomiary przynajmniej 10 razy na sekundę
Nie występuje w załączniku	Manometry, złącza i przewody; pkt. 6	Do badania pneumatycznych ukł. ham. (dla poj. >3,5 t dmc)
Nie występuje w załączniku	Urządzenie do pomiaru nacisku kół; pkt.7	Np. waga najazdowa dla 2 kół jednej osi. Dla poj. >3,5 t dmc
3 Przyrząd do pomiaru zbieżności kół jezdnych	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
4 Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
5 Przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP!	
6 Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu	Urządzenie do sprawdzania ustawienia reflektorów, zgodnie z dyrektywą 76/756/EWG; pkt.12	
7 Miernik poziomu dźwięku	Miernik poziomu dźwięku klasy II; pkt.9	
8 Dymomierz	Urządzenie do pomiaru współczynnika pochłaniania światła o wystarczającej dokładności; pkt.11 (podkreślenie autora)	
9 Przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
10 Przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP!	
11 Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu; pkt. 8	Tu występuje jako „Urządzenie do kontroli zawieszenia.” Dla poj. >3,5 t dmc
12 Wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym	Wieloskładnikowy analizator spalin silników, zgodnie z dyrektywą 2004/22/WE; pkt.10	
13 Przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
14 Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań (zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie do 3,5 t	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
15 Czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EODB	Urządzenie do połączenia z elektron. Interfejsem poj., jak np. urządzenie skanujące OBD; pkt.14	
16 Przyrząd do pomiaru współczynnika przepuszczalności światła w szybach pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia skp	
17 Elektroniczny detektor gazów do kontroli szczelności instalacji gazowej	Urządzenie do wykrywania nieszczelności LPG/CNG/LNG...; pkt.15 Urządzenie do pomiaru głębokości rzeźby bieżników opon; pkt.13	