

Dyrektywa się ukrywa?



ZENON MAJKUT

WIMAD

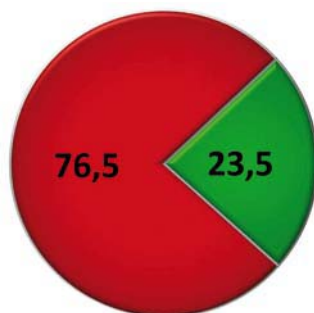
MAJOWA KONFERENCJA „DYREKTYWA UE NR 45 – CZAS NA ZMIANY” ZORGANIZOWANA W ZAKOPANEM PRZEZ POLSKĄ IZBĘ STACJI KONTROLI POJAZDÓW ZAPOWIADAŁA SIĘ INTERESUJĄCO I TO Z KILKU BARDZO ISTOTNYCH POWODÓW

Tekst wspomnianej Dyrektywy budzi wiele interpretacyjnych i merytorycznych wątpliwości, które choć w części starałem się przedstawić w tegorocznym, lutowym wydaniu „Autonaprawy”. Ich wyjaśnieniu służyć powinien zapowiadany udział w zakopiańskich obradach ministra i wiceministra infrastruktury i budownictwa, czyli urzędników najbardziej kompetentnych w zakresie spraw związanych z implementacją tego unijnego dokumentu do polskiego prawodawstwa. Do spotkania z nimi jednak już po raz kolejny nie doszło, a w zamian zostały odczytane ich listy z usprawiedliwieniami i przeprosinami typu, że zatrzymały ich ważniejsze sprawy i w ogóle bla, bla...

Zupełnie nie rozumiem takiej, coraz bardziej powszechnej dygnitarskiej praktyki. Czy rozwój polskiego systemu kontroli technicznej pojazdów drogowych od początku uważany jest w nadzorującym go ministerstwie za problem marginalny, czy też dopiero w ostatniej chwili musiał ustąpić miejsca niespodziewanym problemom jeszcze większej wagi? W pierwszym wypadku należało w ogóle zrezygnować z wcześniejszych zapowiedzi, a w drugim – poinformować oczekujących o konkretnych powodach nieobecności. Uparcie przy tym twierdząc, iż bezpieczeństwo na polskich drogach powinno mieć dla polskich ministrów infrastruktury znaczenie priorytetowe i w odniesieniu do naszych stacji kontroli pojazdów oburącz podpisuję się pod konferencyjnym hasłem: „Czas na zmiany”.

Właśnie w połowie maja firma Wimad zakończyła kolejne badania dotyczące stanu geometrii ustawienia kół i głębokości bieżników opon w 4474 pojazdach przyjeżdżających do dziesięciu autoryzowanych serwisów jednego z wiodących polskich importerów samochodów. Wyniki były zbieżne z uzyskanymi w podobnej akcji prowadzonej na przełomie roku 2013 i 2014 w kilku serwisach oponiarskich. Kontrolowano zbieżność całkowitą przednich i tylnych kół, ich kąty pochyleń oraz głębokość bieżników we wszystkich oponach.

Podsumowanie ujawniło, iż ponad 76,5% samochodów wykazywało parametry geometrii znacznie wykraczające poza pola tolerancji ustanowione przez ich producentów (rys. 1).



RYS. 1

Co ciekawe, aż 30% niesprawnych samochodów miało mniej niż trzy lata i małe przebiegi – do 20 tys. km. Badanie dotyczyło samochodów, o które ponadprzeciętnie dbają ich właściciele, gdyż przyjeżdżają do droższych – auto-

ryzowanych warsztatów. Wszystkie kontrolowane auta posiadały ważne badanie techniczne; numery VIN były odczytywane z dowodów rejestracyjnych (rys. 2).

Niezależne badania potwierdziły powszechnie znaną prawdę o rażąco niskiej jakości pracy stacji kontroli pojazdów. Czas zatem najwyższy na systemowe zmiany. Jednak na zakopiańskiej konferencji zarówno jej organizatorzy, jak i przedstawiciele zainteresowanych służb nie powiedzieli ani słowa o procedurach zachowania sprawności technicznej i pomiarowej urządzeń diagnostycznych (kalibracje przez autoryzowany serwis), choć kilkakrotnie mówcy uznali nasze stacje za najlepiej wyposażone w Europie. Przy tym znacznie więcej uwagi poświęcono kwestii montażu blokad antyalkoholowych w pojazdach, jakby samochody z ważnym przeglądem technicznym i równocześnie z usterkami geometrii kół i złym stanem zawiesz (amortyzatorów) nie stanowiły istotnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Sztandarowy program koordynujący dane pojazdów, kierowców i pomiarów nie może u nas nawet wystartować (wprowadzenie wersji 2.0 przesunięto o rok), ale i tak nie będzie on w stanie zapobiec manipulacjom i fałszerstwom wyników pomiarów oraz jednoznacznej identyfikacji pojazdów na SKP. Wciąż też „działają” stacje, gdzie pieczętkę w dowodzie rejestracyjnym można otrzymać „bez konieczności wizyty” pojazdu w miejscu przeglądu. Fałszerstw wyników pomiarów nie da się natomiast wyeliminować lub choćby ograniczyć bez połączenia urządzeń diagnostycznych (pomiarowych) w łańcuch do kontrolowania się. Sprzyjają również nadużyciom finansowe powiązania diagnostów z ich pracodawcami i jednocześnie właścicielami SKP. Na ten jednak temat nie mówiono nic.

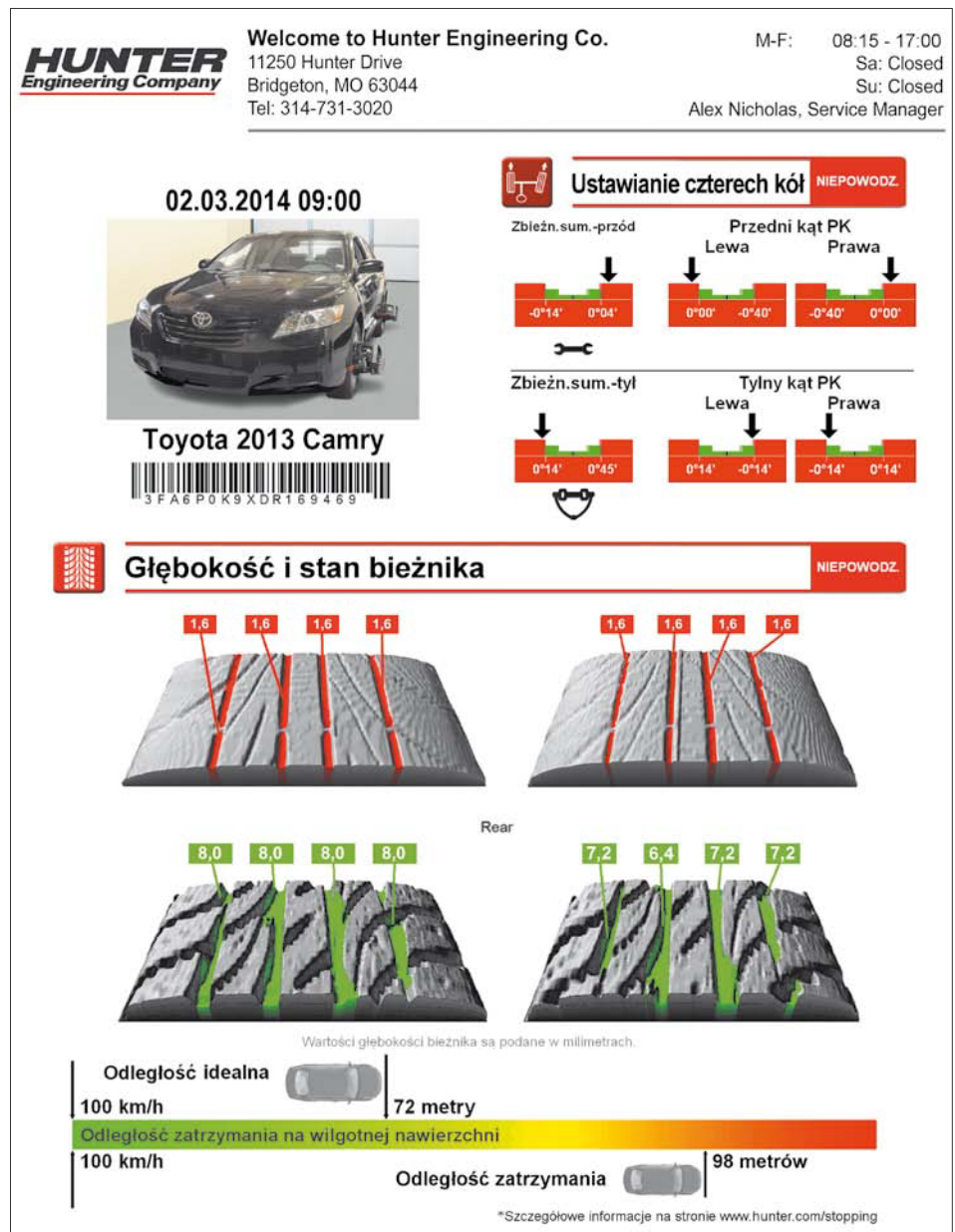
Ciekawe na tym tle, chociaż wzajemnie niespójne, wydawały się wystąpienia przedstawicieli policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego. Policja w poprzednich

dwóch latach zatrzymywała po niecałe ćwierć miliona dowodów rejestracyjnych rocznie, czyli, średnio licząc, tysiąc w każdym roboczym dniu roku. Ta skuteczność cieszy, ale zastanawia odnotowany w tej samej statystyce udział samochodów niesprawnych technicznie w wypadkach drogowych. Wynosi on w Polsce podobno 0,5%, podczas gdy np. w Niemczech – 15%. W tym roku nasza policja nie zanotowała ani jednego wypadku, którego przyczyną byłaby niesprawność pojazdu! Po prostu z różnych względów wygodniej jest stwierdzać „niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze”, niż wikać się w jakiejś zawłości technicznej.

Z kolei Inspekcja Transportu Drogowego zatrzymała tylko w tym roku 160 tysięcy dowodów rejestracyjnych wyłącznie z przyczyn technicznych!

W kwestii nadzoru nad SKP przedstawiono na konferencji koncepcję, by od starostów powiatowych przejął go Transportowy Dozór Techniczny. Rozwiązanie to wydaje się słuszne, skoro i tak starostwa zlecały TDT ocenę tych placówek. Jednak ministerstwo wspólnie z TDT mają w tej materii jeszcze inny pomysł. Otóż, analogicznie do 1-złotowej opłaty na CEPIK, która już obowiązuje, zamierza się wprowadzić dodatkowe opłaty w wysokości 4 zł od badanego pojazdu na nowy fundusz nadzoru nad SKP. Funduszem rządu 50-70 mln złotych rocznie miałyby zarządzać TDT. Jednak forma sprawowania tego nadzoru zaskoczyła wszystkich i dla samego jej poznania warto było przyjechać na konferencję. Niech nikt nie sądzi, że zajmą się tym groźni inspektorzy kontrolujący SKP w trybie *live*, podczas pracy. Nie. Powstanie 16 okręgowych SKP stanowiących własność TDT, wybudowanych od nowa i z nową kadrą. Działać będą one w trybie arbitrażowym, jeśli jakiś klient zwróci się ze skargą na stację niższego szczebla. Ciekawe, na co miałby się skarżyć, bo przecież nie na odmowę przybicia nienależnej pieczętki.

Na tym, jak łatwo przewidzieć, te nowe stacje nie zarobią. Pozostaje im kontrola samochodów „z łapanki”, czyli skierowanych przez policję, ITD, Służbę Celną etc. Jednak i to nie zapewnia



RYS. 2

jeszcze rentowności, więc wymyślono, że będą one obsługiwać spóźnialskich powyżej 30 dni przekroczenia terminu przeglądu i pojazdy „pod specjalnym nadzorem”, czyli np. z koniecznością tzw. badania ADR. Klientela pewna, gdyż co roku na przegląd spóźnia się ok. 6 mln samochodów, ale nie wiadomo, ile jest tych do 30 dni, a ile powyżej. Wiadomo za to, że przegląd dla spóźnialskich będzie kosztował 200 złotych, jeśli w ogóle się na nim pojawiają.

Tak zamiast poprawy poziomu badań przez ich kontrolę wprowadza się na rynek dodatkową konkurencję dla stacji istniejących, których podobno już mamy za dużo. A przecież lepsze efekty mogła

by przynieść zmiana statusu diagnostów, czyniąca z nich pracowników państwowych, rozliczających się z właścicielami stacji tylko w zakresie kosztów ich użytkowania.

Opłata 4 złotych jest już wyliczona na jakichś niejasnych podstawach i pewnie zostanie wdrożona dość szybko, natomiast urzędowa tabela opłat obowiązuje bez zmian od ponad dekady, tak jakby nie było inflacji i wzrostu wynagrodzeń. A co z tytułową „Dyrektywą 45”? Na jej krytyczne omówienie i propozycje krajowych poprawek po prostu nie starczyło czasu. Skończy się pewnie na jej przyjęciu w obecnym, niedoskonałym kształcie.