

PETRONAS
SYNTIUM



FLUID TECHNOLOGY



SKP

„SZALA ŁA, ZABAWA TRWA, ŚWIAT INNY WYMIAR TUTAJ MA...”

Gdyby nie dzieci świat byłby szary i smutny. Rzecz to oczywista ale gdyby nie urzędnicy świat byłby jeszcze bardziej szary i strasznie, ale to strasznie bardziej smutny.

Właśnie wszedł w życie znowelizowany pakiet regulacji prawnych (ustawa „Prawo o ruchu drogowym” wraz z rozporządzeniami wykonawczymi) określający nowe zasady funkcjonowania „SKP”. Trochę naczekał się na to dzieło niezwykłe ale warto było. Kawał roboty wykonano by nas zadowolić no i udało się. Zresztą wątpliwe czy ktoś wątpił – znamy możliwości autorów od lat utrzymujących stały, jakże wysoki poziom twórczy. Tak więc nowe reguły gry określać nam będą pole wspólnego czarowania się, że „SKP” zajmują się badaniami technicznymi pojazdów.

Oczywiście nie można przesadzać – na tle średniej europejskiej nie wyglądamy źle, ale nie zmienia to faktu, że wiele badań technicznych to czysta fikcja i warto o tym mówić. Tym bardziej, że instytucje odpowiedzialne za ten stan rzeczy mają tą samą wiedzę a często nawet są winnymi tworzenia tej fikcji. Oto kilka przykładów:

1. **Motorowery** – przed ostatnią nowelizacją ustawy „Prawo o ruchu drogowym” badaniom technicznym podlegały tylko motocykle. Oczywiście było rzeczą dziwną, że motorowery nie były objęte żadnymi badaniami technicznymi, szczególnie jeśli wziąć pod uwagę charakterystykę kierujących tymi pojazdami. Dobrze więc, że objęto kontrolą techniczną tą grupę jednośladów, tylko, że...

Dotychczas zakres badań motocykli obejmował między innymi:

- sprawdzenie zgodności faktycznych danych pojazdu z zapisanymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie,
- kontrolę stanu technicznego ogumienia, układu wydechowego, sygnalizacji świetlnej, dźwiękowej,
- kontrolę stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców,
- kontrolę emisji spalin.

W praktyce poza ogólnymi oględzinami badania techniczne motocykli w zakresie najważniejszych parametrów (światła, hamulce, geometria) bywały czystą fikcją. Jedną z przyczyn to zbyt ogólny zakres badań a także brak specjalistycznego wyposażenia na SKP. Do takiego stanu rzeczy zgodnie z Ustawą dokładamy teraz obowiązek badań technicznych motorowerów. Urzędnik więc pomyślał (teoretycznie istnieje takie prawdopodobieństwo i ma on święte prawo z tej „opcji” skorzystać) i dodał w Rozporządzeniu po każdym „motocyklu” słowo „motorower” i już mamy rzecz załatwioną. W gruncie rzeczy więc do dotychczasowej blagi o badaniach motocykli dodajemy kolejną. Nie jest istotne, że motorower to pojazd jednośladowy o ograniczonej prędkości maksymalnej do 45 km/h. To ograniczenie prędkości maksymalnej ma związek z bezpieczeństwem na drodze – kierujący motorowerem to z reguły młody, z fantazją osobnik posiadający tylko kartę motorowerową lub pełnolatek, który nie musi

legitymować się żadnymi uprawnieniami a tym samym może w ogóle nie mieć pojęcia o zasadach ruchu drogowego. Ten parametr prędkości maksymalnej winien być sprawdzany przy dopuszczeniu motoroweru do ruchu drogowego.

2. **Jednoślady powypadkowe** – w rozporządzeniu w żaden sposób nie reguluje się kwestii w przypadku jednośladów najważniejszej – badań powypadkowych geometrii ramy. „Krzywa” rama w motocyklu to nieporównywalnie większe zagrożenie aniżeli w przypadku samochodu.
3. **Ciągniki rolnicze** – w podstawowych SKP wyposażonych w podnośniki często nie ma możliwości sprawdzenia stanu technicznego ciągnika. Obligatoryjne nakładanie na każdą SKP obowiązku badania ciągników nie ma sensu – lepiej byłoby potraktować ciągniki jak przyczepy tzn. pozostawić wybór samej SKP.
4. **Samochody dostawcze** – w części podstawowych SKP wyposażonych w podnośniki ze względu na ich wymiary nie ma możliwości sprawdzenia stanu technicznego samochodów dostawczych o większym rozstawie osi. Należałoby określić minimalne wymagania dotyczące urządzeń stosowanych na SKP a nie objętych procesem certyfikacji.
5. **Badanie 4 x 4** – podobnie jak w przypadku jednośladów powypadkowych rozporządzenie nie reguluje spraw związanych z badaniem pojazdów z napędem na więcej niż jedną oś. Wydaje się, że rosnąca popularność oraz mnogość rozwiązań konstrukcyjnych jednoznacznie wskazuje na konieczność poważnego potraktowania zagadnienia.
6. **Wymagania techniczne** – dla części urządzeń stosowanych na „SKP” brak jakichkolwiek minimalnych wymogów dotyczących ich cech geometrycznych, stąd też badanie techniczne przeprowadzone przy użyciu tych urządzeń częstokroć jest niepełne lub wręcz niemożliwe do przeprowadzenia.
7. **Stan techniczny** – urządzenia stosowane na „SKP” często nie podlegają żadnej okresowej kontroli ich stanu technicznego a tym samym weryfikacji dokładności pomiarowej. Tym bardziej ta praktyka dziwi jeśli wziąć pod uwagę np. rygorystyczną kontrolę ławy pomiarowej, wymiarów bram itp. parametrów mniej istotnych dla jakości pracy „SKP”.

Tych kilka przykładów to nie przysłowiowe „odkrywanie Ameryki” – mniej więcej wszyscy mamy tą samą wiedzę, tylko z różnych przyczyn dobrze nam z takim stanem rzeczy. Oczywiście można byłoby rozszerzyć tą listę uwag o te bardziej szczegółowe jak i te z grupy zasadniczych. Ale uogólniając, po raz kolejny raczy się nas pośpiesznie przygotowywanymi „na kolanie” zmianami prawa z góry zakładając kolejną, szybką ich nowelizację. Jakież świat byłby nudny gdyby... Ale nas na szczęście taka katastroficzna wizja nie dotyczy.

Grzegorz Kazimierski