

Coraz bliżej konsensusu

– kalibracja (2)

Czy urzędnicy rolniczy i przyrządy do sprawdzania hamulców najazdowych przyczep, za pomocą których sprawdza się skuteczność hamulców na stacji kontroli pojazdów, wymagają okresowego, obowiązkowego, specjalistycznego serwisu? To kolejna grupa urządzeń, która miałaby podlegać okresowej kalibracji, aby ich wskazania były miarodajne.

Jakość badań technicznych, wykonywanych przez SKP, jest jednym z podstawowych elementów decydujących o dopuszczeniu eksploatowanych pojazdów do ruchu drogowego, tym samym mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo na naszych drogach. W powszechnej opinii uważa się, że nasze SKP należą do jednych z lepiej wyposażonych w UE, jednak sam system badań technicznych oceniany jest jako mało efektywny. Jeżeli już wspomnieliśmy, że polskie SKP są dobrze wyposażone, to czy dodatkowe kalibrowanie urządzeń, będące na ich wyposażeniu, może w sposób istotny zmienić jakość wykonywanych badań? Tu już zdania są podzielone. W poprzednim wydaniu przedstawiliśmy poglądy li tylko dostawców wyposażenia SKP. Dobór rozmówców był subiektywny, co wytknęli nam reprezentujący środowisko diagnostów – Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych. Trudno nie zgodzić się z poniższą opinią.



Waldemar Witek, OSDS

Kalibracja urządzeń zgodnie z zaleceniami producentów lub dystrybutorów urządzeń przewiduje okresy czasowe, pół roku, ewentualnie okres roczny. Jednak, gdy spojrzymy na kalibrację innych urządzeń pomiarowych na rynku krajowym, np. alkomatów, ich kalibracja następuje po wykonaniu określonej liczby pomiarów lub określonego interwału czasowego – informuje Waldemar Witek, Prezes OSDS. - Warto tu wspomnieć, że mamy SKP wykonujące 20.000 badań rocznie, jak i takie, które wykonują ich od 1000 do 2000 lub średnio 3000 do 4000. Wypada więc zadać proste i zasadne jednocześnie pytanie, czy wyposażenie każdej stacji powinno być traktowane tak samo w przedziałach czasowych, czy jednak powinno być uzależnione od ilości wykonanych badań? Odnoszę wrażenie, że obecnie toczy się batalia gigantów rynku wyposażenia warsztatów o dodatkowe pieniądze, które można wycisnąć z lewego i prawego kieszeni SKP w postaci legalizacji i kalibracji urządzeń wyposażenia SKP.

Problematyka okresowej kontroli urządzeń pracujących w SKP jest zagadnieniem złożonym. Idzie więc nie tylko o okresową kontrolę – której sporo miejsca poświęciliśmy w poprzednim wydaniu „NW”. Również aktualnym tematem dyskusji może być okresowa kontrola metrologiczna tychże. Może, bo też najpoważniejszą przeszkodą okazuje się rachunek ekonomiczny.



Wojciech Jaroński, PATRONAT ITS

Kalibracja urządzeń jest oczywiście potrzebna jako jeden z elementów poprawy jakości wykonywanych badań. Jednak, jeżeli miałbym ją spozycjonować wśród innych elementów służących jakości, to razem z archiwizacją wyników badań z urządzeń pomiarowych problemy te zajęłyby dość odległe miejsce – twierdzi Wojciech Jaroński, PATRONAT ITS. - W dobie kryzysu i po-

ziomu opłat za badania techniczne w Polsce musimy być bardzo roważni w nakładaniu nowych obciążeń na SKP. Rozporządzenie w sprawie opłat ma już 10 lat i od tego czasu poziom cen się nie zmienił, a już 6 lat temu Polska była w tej materii na przedostatnim miejscu w UE. Wydaje się, że w ciągu tych sześciu lat różnice w poziomie opłat w stosunku do innych krajów członkowskich jeszcze bardziej wzrosły.

Póki co mamy taki oto obraz sytuacji. Środowisko związane z badaniami technicznymi pojazdów bezskutecznie domaga się rewaloryzacji cennika za badania techniczne, a w tym czasie każda dotychczasowa nowelizacja przepisów bagatelizuje problematykę kalibracji! Tak było już w rozporządzeniu Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z 7 września 1999 r. (pkt. 2. Okresowa kontrola eksploatacyjna), gdzie w § 1.4 mówi się: „Okresową kontrolę eksploatacyjną przeprowadza upoważniony przez kierownika stacji kontroli pojazdów pracownik lub inna osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje”. Praktyka była zwykle podobna – najczęściej sprowadzało się to do zapisów w karcie okresowej kontroli! Jeszcze gorzej sytuacja przedstawia się od wejścia w życie rozporządzenia z dnia 10 marca 2006 r., gdzie zupełnie pomija się to zagadnienie.



Mariusz Nowicki, HAIK Sp. z o.o.

Poza analizatorem spalin, przyrządem do pompowania kół oraz urządzeniami podnoszącymi, podlegającymi dozorowi technicznemu nie ma żadnej kontroli dotyczących bezpieczeństwa ani poprawności działań i wskazań urządzeń na SKP – zauważa Mariusz Nowicki, szef HAIK Sp. z o.o., zaopatrującej SKP przede wszystkim w analizatory spalin. - Cały czas mówi się o „jakiejś” formie kontroli. Pewnie, lepsza jest „jakaś” kontrola niż żadna, ale formy kontroli, które nie określają błędów wskazań urządzeń pomiarowych, nie mają żadnego znaczenia prawnego. Jestem zdania, że urządzenia pomiarowe winny być wzorcowane, a wzorcowanie to winno mieć umocowanie w prawie tak, aby nie można było podważać decyzji wydanych przez stację za pomocą takich urządzeń. Powinny być również podane maksymalne dopuszczalne błędy wskazań urządzeń pomiarowych. Zakres sprawdzeń wybranego, istotnego dla przebiegu badania innego niż pomiarowe wyposażenia powinien być wyraźnie określony, aby było wiadomo, na czym on polega.

Przypomnijmy. Zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym i krajowym obowiązującej tzw. kalibracji podlegają analizatory spalin i urządzenia do pomiaru ciśnienia powietrza w oponach. Krajowe przepisy wymagają, aby prowadzący stację kontroli pojazdów w należyty sposób dbał o wyposażenie stacji kontroli pojazdów. Nadzór nad tym obowiązkiem sprawuje starosta i Transportowy Dozór Techniczny.

Podobnie jak członkowie zespołu roboczego, ITS stoi na stanowisku, że urządzenia rolnicze i najazdowe do badania skuteczności hamulców wymagają okresowego,



Zadaniem Grupy Roboczej jest wprowadzenie zmian w duchu wzajemnego uznawania wyników badań technicznych w każdym z krajów UE.



Robert Karpiński, ITS

obowiązkowego, specjalistycznego serwisu, ponieważ prowadzący stację kontroli pojazdów z zasady nie jest w stanie wykonać samodzielnie czynności serwisowych, kalibracyjnych – dodaje Robert Karpiński. - Wykonywanie tzw. kalibracji wymienionych urządzeń jest przewidziane przez normę ISO 21069 stanowiącą część składową obowiązującej dyrektywy 2009/40 z późn. zm. Tzw. kalibracja wymienionych urządzeń przewidziana jest również w projekcie „nowej dyrektywy”, która ma zastąpić obecnie obowiązującą. Inne urządzenia, które miałyby być przedmiotem „obowiązkowej” kalibracji, są przedmiotem rozmów i analiz w kontekście projektu „nowej dyrektywy”.

Kalibracja jest dziś tylko przyczynkiem do szerszej dyskusji nad poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zasadniczym zaś zagadnieniem pozostaje wprowadzenie ujednoliconych programów funkcjonujących na SKP (rejestr badań technicznych SKP). Chodzi o określenie minimalnych standardów systemów teleinformatycznych do obsługi SKP i stworzenie centralnego rejestru badań technicznych pojazdów oraz ich wyników dostępnych on-line, a także wprowadzenie obowiązku archiwizacji wyników badań ze wskazanych urządzeń kontrolno-pomiarowych. W opinii przedstawicieli ITS podstawowym narzędziem do podniesienia jakości badań jest analiza statystyczna liczby badań z wynikiem pozytywnym, liczby badań z wynikiem negatywnym oraz liczby i rodzaju wykrytych usterek.

W krajach, gdzie system działa na wysokim poziomie, analizy statystyczne prowadzi się na bieżąco i w razie wykrycia istotnych odchyleń od średniej ustala ich przyczynę i prowadzi działania korygujące. Działania te mają najczęściej charakter edukacyjny i szkoleniowy, zaś tylko w wyjątkowych przypadkach przybierają formę kary jak upomnienie czy nagana – zwraca uwagę Wojciech Jaroński, kierownik pracowni Doradztwa Technicznego SKP. - Na bieżąco monitoring jakości badań należy znaleźć środki, gdyż zadanie to nie będzie łatwe, podobnie jak przywrócenie szkoleń

okresowych dla uprawnionych diagnostów. Zastanówmy się, za co jako klienci SKP chcielibyśmy dodatkowo zapłacić, a co można odłożyć w czasie. Archiwizacja badań powinna być wprowadzona, bo co do zasady kierunek jest na pewno słuszny, tyle że w sposób ewolucyjny. Wszystkie nowe urządzenia, za pomocą których wykonywany jest pomiar wartości i które są objęte certyfikacją, powinny zapewniać możliwość rejestracji i archiwizacji wyników pomiaru. Przy czym obowiązek ten należy wraz ze standardem komunikacji zapisać najpierw w ich warunkach technicznych.

Wynikiem pracy zespołu są 22 tezy, z których większość pociąga za sobą konieczność pewnych nakładów i inwestycji. W przekonaniu większości wszystkie one powinny być wdrożone równolegle. Wybiórce podejście, czyli realizacja tylko niektórych, niosłoby ze sobą realne zagrożenie destabilizacji systemu badań technicznych w RP.

Raz jeszcze przywołajmy opinię środowiska diagnostów odnoszącą się do stworzenia sprawnego, centralnego rejestru ewidencjonującego wyniki badań technicznych pojazdów przeprowadzanych na SKP.

Uważam, że nie jest ważne, jak to będzie realizowane. Za pomocą jednego programu czy poprzez wyposażenie istniejących programów w aktualizację wprowadzającą jednolity standard przesyłania danych. Można też zrobić to na zasadzie platformy dostępnej on-line – dowodzi Waldemar Witek. - Aby uzmysłowić czytelnikom, o czym mówimy, można to porównać do platformy banku z dostępem przez Internet. Najważniejszy jest przepływ informacji, a co za tym idzie, możliwość kontroli, robienia zestawień czy też wręcz wyciągania wniosków dla producentów. A już najważniejsza jest chęć stworzenia takiego systemu, którego na obecną chwilę nie było, nie ma i pod znakiem zapytania jest to, czy będzie.

W skład grupy roboczej powołanej przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do sformułowania propozycji rozwiązań strategicznych dla poprawy systemu badań technicznych pojazdów wchodzi szereg ekspertów wskazanych przez ministerstwo. Kontekstem do powołania grupy roboczej było ogłoszenie w lipcu 2012 r. przez Komisję Europejską pakietu w sprawie okresowych badań technicznych

pojazdów. W dalszej perspektywie zgodnie z zasadą swobodnego przepływu towarów i usług zakłada się wzajemne uznawanie badań technicznych pojazdów. W związku z tym KE podjęła starania o wprowadzenie zmian w prawie, które spowodują, że jakość badań w krajach członkowskich będzie na podobnym poziomie.

Formułą grupy roboczej jest zasada pełnej równości, tj. każdy z członków grupy jest uprawniony do wypowiadania swojej opinii, a w przypadku braku zgodności sporządzany jest zapis stanowisk odrębnych. Z naszych informacji wynika, że doprecyzowane od września 2013 r. 22 tezy ogłoszone w kwietniu 2013 r. w 90% znajdują obecnie poparcie członków zespołu. Członkowie grupy roboczej pracują bardzo intensywnie i są coraz bliżej konsensusu. Uczestnicy rozmów do czasu przekazania do ministerstwa wypracowanej opinii nie chcą jednak ujawniać szczegółów.



Rafał Sosnowski, STM

To trudne, pogodzić wszystkie środowiska, ale wola porozumienia jest duża, więc bądźmy dobrej myśli – podsumowuje dotychczasowe rozmowy Rafał Sosnowski, Prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej. - Jest dla wszystkich oczywiste, że urządzenia pomiarowe muszą podlegać okresowej kalibracji, aby ich wyniki były miarodajne. Bardzo podobna mi się określenie, że [kg] i [m] muszą być takie same nad Bałtykiem i u podnóża Tatr. Oczywiście na tle Europy wyglądamy nie najgorzej, ale zwróćmy uwagę, że większość SKP została wybudowana i wyposażona jeszcze w XX wieku. Trochę czasu od tamtego momentu minęło, więc i postęp w konstrukcji pojazdów poszedł mocno do przodu.

To o tyle ważny głos w dyskusji, że dzisiaj w innych krajach specjaliści zastanawiają się nad tym, jak kontrolować systemy elektroniczne odpowiedzialne za bezpieczeństwo. Większość krajów dostosowuje też metody badań do zmieniających się konstrukcji pojazdów.

Rafał Dobrowolski