

Adrian MALINOWSKI, Stanisław TARYMA

BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW ZABYTKOWYCH W STACJACH KONTROLI POJAZDÓW

Streszczenie

W artykule omówiony został problem dotyczący procedury przeprowadzania badań technicznych pojazdów zabytkowych w Stacjach Kontroli Pojazdów. Sposób wykonywania badań technicznych przez diagnostę samochodowego określony jest przed konkretnym rozporządzeniem, lecz niestety żadna ustawa nie daje odpowiedzi na to, jakie warunki muszą być spełnione aby pojazd zabytkowy został dopuszczony do ruchu.

Słowa kluczowe: pojazdy zabytkowe, pomiar skuteczności hamowania, dopuszczenie do ruchu, badania techniczne, Stacje Kontroli Pojazdów

WSTĘP

Każdego roku pojazdów na naszych drogach przybywa. Normy jakie muszą spełniać pojazdy z roku na rok są co raz bardziej rygorystyczne. Natomiast nie do końca analogiczną sytuację możemy zaobserwować na przykładzie, co raz częściej pojawiających się na ulicach pojazdów z żółtymi tablicami rejestracyjnymi, tzw. pojazdów zabytkowych. Z badań prowadzonych w Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów i Politechnice Gdańskiej wynika, że w samym województwie pomorskim od 2006 r. co roku przybywa średnio o 30 pojazdów zabytkowych w porównaniu do roku poprzedniego. Niestety kryteria jakie powinny być spełnione podczas przeprowadzonego badania technicznego pojazdu zabytkowego, aby mógł poruszać się wśród współczesnych pojazdów nie są określone w sposób jasny przez żadną ustawę.

1. PODSTAWY PRAWNE POJAZDÓW ZABYTKOWYCH

Pojęcie „pojazd zabytkowy” zostało po raz pierwszy wprowadzone w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* z dnia 20 czerwca 1997 r. dział I art. 2 pkt. 39. W myśl ustawy pojazdem zabytkowym jest „...pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub ujęty w centralnej ewidencji dóbr kultury” [1].

Jest to definicja niezbyt jasna i dla skonkretyzowania należy wskazać ustawę z 23 lipca 2003 roku *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, która mówi o tym, że pojazd zabytkowy powinien [2]:

- mieć co najmniej 25 lat,
- być nieprodukowany (w modelu) od lat 15,

- posiadać minimum 75 procent zachowanych oryginalnych części (w tym główne podzespoły).

Pojazd poniżej 25 lat w niektórych przypadkach również może być zarejestrowany jako pojazd zabytkowy ale musi charakteryzować się co najmniej jedną ustawowo wymienioną cechą, na przykład: powinien być związany z istotnymi wydarzeniami historycznymi, powinien posiadać unikalne rozwiązania konstrukcyjne, itd.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (DzU 2002, nr 186, poz. 1322 §2 ust. 9), do pierwszej rejestracji pojazdu zabytkowego m.in. wymaga się [3]:

- uwierzytelnionej kopii decyzji w sprawie wpisania pojazdu, jako dobra kultury, do rejestru zabytków lub dokument potwierdzający ujęcie pojazdu w centralnej ewidencji dóbr kultury,
- zaświadczenia z przeprowadzonego badania co do zgodności z warunkami technicznymi, o którym mowa w art. 68 ust. 18 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, oraz protokół z oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego.

1.1. Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z warunkami technicznymi

Analizując art. 68 ust. 18 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, mówiący o warunkach technicznych, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. – DzU. nr 32 poz. 262 z dnia 26 lutego 2003 r., w którym czytamy w par.1 ust. 1 pkt 3, że „przepisów rozporządzenia nie stosuje się do: pojazdu zabytkowego” zatem napotykaemy na pierwszą istotną nieścisłość w wytycznych do procedury przeprowadzania badania technicznego pojazdu zabytkowego [4].

Do pierwszej rejestracji pojazdu zabytkowego obowiązkiem jest przedłożenie w urzędzie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z warunkami technicznymi tylko nie wiadomo jakimi gdyż te, o których mowa w rozporządzeniu cytowanym powyżej nie dotyczą pojazdów zabytkowych.

1.2. Protokół Oceny Stanu Technicznego Pojazdu Zabytkowego

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 października 2004 r. w sprawie badań zgodności pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” z warunkami technicznymi – DzU. nr 238 z dnia 04 listopada 2004 r. poz. 2395 z późn. zm.) par. 2 ust. 1 definiuje badanie jako sprawdzenie prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy oraz wykonanie porównania stanu faktycznego pojazdu z warunkami technicznymi zgłoszonymi przez właściciela pojazdu we wniosku o przeprowadzenie tego rodzaju badania, którego wzór określa załącznik nr 1 rozporządzenia [5].

Ust. 3 rozporządzenia, mówi również o tym, że zakres badania zgodności pojazdu zabytkowego z warunkami technicznymi i wnioskowane przez Stację Kontroli Pojazdów ograniczenia w sposobie używania pojazdu zabytkowego określa protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

W protokole oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego diagnosta wnioskuje ewentualne ograniczenia w sposobie używania pojazdu zabytkowego. Podejmuje decyzje na podstawie wyciągniętych wniosków z punktu poprzedzającego, w którym określa się 11 zespołów i parametrów pojazdu, takich jak: ogumienie, światła, układ hamulcowy, pomiar skuteczności hamowania, układ kierowniczy, podwozie, nadwozie, instalacja elektryczna, pomiar emisji spalin, pomiar zadymienia, pomiar hałasu zewnętrznego na postoju. Wszystkie wymienione punkty mają być w trakcie badania ocenione w porównaniu do warunków technicznych, czyli aktualnie obowiązujących współczesne pojazdy. Na tej podstawie diagnosta może wnioskować ograniczenia w sposobie używania pojazdu, co do:

- ograniczenia prędkości dopuszczalnej,

- zakazu przewozu pasażerów,
- zakazu przewozu ładunków,
- zakazu ciągnięcia przyczep,
- zakazu jazdy podczas zmniejszonej widoczności,
- zakazu jazdy na autostradach i drodze ekspresowej,
- inne (według uznania).

Podsumowując, w powyższych rozporządzeniach nie znajdziemy odpowiedzi o warunkach, jakie muszą być spełnione dla pojazdu zabytkowego, aby został dopuszczony do ruchu. Pomimo tego badania tego typu wykonywane są każdego dnia i to od decyzji diagnosty zależy, czy stwierdzone odstępstwo od warunków technicznych aktualnie obowiązujących dla pojazdów współczesnych jest dopuszczalne bezwarunkowo, czy i w jakim stopniu ogranicza sposób jego używania, czy wreszcie stanowi podstawę do niedopuszczenia pojazdu do ruchu. Należy podkreślić, że w myśl obecnie obowiązującej ustawy pojazdy zabytkowe nie podlegają okresowym badaniom technicznym. Badanie takie wykonywane jest jedynie przed pierwszą rejestracją pojazdu [6].

2. OCENA STANU TECHNICZNEGO PRZEZ DIAGNOSTĘ

Pierwsze 50 lat istnienia samochodu to okres, w którym dokonano najwięcej zmian konstrukcyjnych. O samochodach z początku wieku, a z końca lat trzydziestych można powiedzieć, że posiadały więcej różnic niż cech wspólnych. Z roku na rok pojazdy zmieniały kształt nadwozia, wykończenie wnętrza, rozwiązania konstrukcyjne, a co za tym idzie zmiana parametrów technicznych i związanych z tym osiągnięć. Pomimo faktu, iż dużo rozwiązań konstrukcyjnych, uznanych dzisiaj za standard, powstało w pierwszym trzydziestolecu XX wieku i trudno jest dostosować parametry pojazdów zabytkowych do współczesnych wymogów technicznych obowiązujących dla pojazdów aktualnie dopuszczanych do ruchu po drogach publicznych jest w wielu przypadkach niemożliwe, a ze względu na wartości historyczne pojazdu – niedopuszczalne.

Diagnosta w trakcie przeprowadzania badań technicznych pojazdów zabytkowych może spotkać się z wieloma różnicami w konstrukcji omawianych pojazdów w porównaniu do aktualnych wymagań. Wybrane różnice przedstawione są poniżej [6].

Nadwozie: wystające (ostre) elementy zewnętrzne, ozdoby i znaki firmowe, wystające ostre elementy w kabinie kierowcy, szyby ze szkła jednowarstwowego, niehartowanego, brak wycieraczki szyby przedniej, brak urządzenia spryskiwacza szyby przedniej, odmienny od współczesnego układ zespołów sterujących np. pedał przyspieszania pomiędzy pedałami sprzęgła i hamulca, sterowanie przyspieszaniem dźwignią umieszczoną na kole kierownicy, brak pasów bezpieczeństwa, ograniczona widoczność do tyłu, okno tylne o małej powierzchni, drzwi otwierane przeciwnie do kierunku jazdy, brak lusterka wstecznego, sygnał dźwiękowy o odmiennej konstrukcji lub wydający przeraźliwy dźwięk, błotniki o niewłaściwych parametrach geometrycznych.

Oświetlenie: światła drogowe o ograniczonej światłości, obniżone własności odbłaskowe luster, żarniki acetylenowe, światła mijania - ograniczona światłość, brak lub nie stosowany dzisiaj system zmiany np. przez pochylenie reflektora lub zastosowanie dodatkowej żarówki, światła mijania symetryczne, brak wyraźnej granicy światłocienia, wzajemna odległość świateł mijania mniejsza niż 600 mm, wysokość mniejsza niż 500 mm, kierunkowskazy – brak lub nie stosowany dzisiaj system np. kierunkowskazy ramieniowe, pojedynczy kierunkowskaz strzałkowy, niewłaściwe położenia lamp, oświetlenie tylne - światła pozycyjne i stop - brak lub lampy pojedyncze umieszczone z jednej strony lub w osi pojazdu, światła o ograniczonej widoczności, niewłaściwe położenie lamp, brak świateł odbłaskowych tylnych, brak oświetlenia wskaźników na tablicy rozdzielczej, brak lampek kontrolnych świateł drogowych, brak

lampek (lampki) kontrolnej świateł kierunkowskazów, brak świateł przeciwmgielnych, brak świateł cofania.

Hamulce: hamulec roboczy działa tylko na jedną oś, układ hydrauliczny jednoobwodowy, układ mechaniczny, odmienny system hamowania, np. hamulec zasadniczy działa na wał napędowy i jest sterowany nożnie, hamulec pomocniczy i postojowy działa na koła tylne i jest sterowany ręcznie.

Skład spalin, układ wydechowy: przekroczenie dopuszczalnych wartości zawartości toksycznych składników spalin, przekroczenie dopuszczalnych wartości poziomu hałasu zewnętrznego.

Silnik: silnik dwusuwowy, otwarty układ odpowietrzania skrzyni korbowej, brak układu pochłaniania par paliwa, zbiornik paliwa umieszczony w komorze silnikowej, z wlewem w komorze silnikowej, zbiornik paliwa umieszczony w kabinie kierowcy lub w przedziale pasażerskim.

Zawieszenie: amortyzatory o obniżonej skuteczności działania, wynikającej z odmiennej konstrukcji, np. cierne, hydrauliczne ramieniowe, jednostronnego działania, rozstaw kół mniejszy od stosowanego we współcześnie produkowanych pojazdach, niewielki prześwit stosowany w pojazdach sportowych.

Układ kierowniczy: powiększony luz przekładni kierowniczej, wynikający z jej specyficznej konstrukcji, np. przekładnia planetarna w samochodach Ford T.

Układ przeniesienia napędu: twarda praca sprzęgła, szarpania przy włączaniu sprzęgła, wynikające z konstrukcji, np. w przypadku sprzęgła stożkowego z okładziną skórzaną, skrzynia biegów niesynchronizowana, w małych pojazdach z lat dwudziestych brak biegu wstecznego, tylny most bez mechanizmu różnicowego, np. w samochodzie Skoda Popular z 1934r., wycieki oleju przez uszczelnienia wału korbowego silnika, wałków skrzyni biegów i wałka atakującego tylnego mostu, wynikające z konstrukcji uszczelnień, często labiryntowych lub z pierścieniem filcowym.

Ogumienie: ogumienie pełne, tzw. masywy.

Reasumując, diagnosta sporządza protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego podając różnice (jak wyżej) wynikające z cech badanego pojazdu, a wymogiem dotyczącym dopuszczeniu pojazdu do ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wiemy również, że wymienione różnice mają posłużyć we wnioskowaniu ograniczeń w sposobie używania pojazdu zabytkowego, czego dobrym przykładem może być zakaz jazdy podczas zmniejszonej widoczności z powodu braku światła przeciwmgielnego z tyłu pojazdu (co odnotowane powinno być w dowodzie rejestracyjnym).

Dokument ten również wskazuje cztery pomiary jakie powinny być wykonane w trakcie badania technicznego oraz spisanie ich wyników. To kolejna rzecz określona ustawą, która nie ma sensu, racji bytu gdyż zauważamy brak możliwości wprowadzenia ograniczeń wynikających z otrzymanych wyników na drodze pomiaru konkretnymi urządzeniami dla:

- siły hamowania,
- analizy spalin (zadymienia),
- pomiaru hałasu,
- pomiaru tłumienia zawieszenia.

Brak możliwości wprowadzenia istotnych ograniczeń niesie za sobą niewymierne skutki zagrożenia w świetle ochrony środowiska i równie ważnym bezpieczeństwie w ruchu drogowym.

Często spotykane w mediach komentarze i interpretacje przepisów wykonawczych związanych z badaniem technicznym pojazdów zabytkowych są nieprawdziwe, np. „...pojazdy zabytkowe, które np. nie mają hamowanych przednich kół – będą miały ograniczenia szybkości i zakaz poruszania się po autostradach...” [7].

Niestety ograniczanie prędkości pojazdu zabytkowego na przykład do 60 km/h nie spowoduje znacznego zmniejszenia zagrożenia w ruchu drogowym. Taki pojazd poruszając się z ograniczoną prędkością za pojazdem współczesnym wyposażonym w system ABS nie będzie w stanie wyhamować i uchronić się przed zderzeniem podczas hamowania awaryjnego obu pojazdów. Jazda z mniejszą wnioskowaną prędkością dla takiego pojazdu nie uchroni również zanieczyszczeniu środowiska jako zmniejszenie emisji spalin i ograniczenie poziomu hałasu podczas pokonywania wzniesienia. Sytuacja taka będzie wymagała redukcji przełożenia w skrzyni biegów, co skutkowało będzie jazdą na podwyższonych obrotach i generowanie większej ilości spalin.

PODSUMOWANIE

Wiele innych czynników dotyczących procedury przeprowadzania badań technicznych pojazdów zabytkowych pozostawia wiele do życzenia. Pomijany już fakt badania tłumienia zawieszenia w pojazdach, które z własnych obserwacji przy pewnych rodzajach pojazdów zabytkowych przy zamontowanych nowych amortyzatorach wypada na poziomie zużytych amortyzatorów we współczesnych pojazdach.

Pojazd, który porusza się po drogach publicznych musi mieć sprawny układ hamulcowy jednak przy takim wskazaniu tłumienia zawieszenia, jak dla niektórych pojazdów zabytkowych, na pewno nie wyhamuje na określonej drodze „w powietrzu”.

Pojazdy zabytkowe jak wiadomo, już z założenia są wiekowe czyli również „słabe” kondycyjnie. Czy dając badanie bezterminowe klient zadba o to aby z wiekiem pojazdu jego stan był co najmniej nie gorszy niż w trakcie tego jednego badania technicznego? Z założenia ustawodawca tak przewiduje i ja również nie miałbym nic do badania bezterminowego, ale wątpliwym jest, aby odzwierciedlało to rzeczywisty stan rzeczy.

Potwierdzone jest to często słyszalnym stwierdzeniem, które jest fikcją [7]:

„...przeгляд jest bezterminowy – gdyż ustawodawca zakłada, iż zabytkowy pojazd jedynie okazjonalnie bierze udział w ruchu drogowym, na dalsze odległości jest transportowany na lawecie, pojazd jest pieczołowicie konserwowany a nie jest intensywnie eksploatowany, natomiast właściciel nie dokonuje przeróbek, ale dba o jego oryginalny stan techniczny zgodny z datą produkcji.”

Takie są tylko założenia gdyż dzisiaj rejestrowany pojazd zabytkowy co raz częściej jest wykorzystywany jako pojazd normalnego użytku przy wykorzystaniu wielu luk prawnych dających możliwości rejestracji:

- pojazdu z kierownicą z prawej strony,
- wiekowych pojazdów do celów zarobkowych np. autobusów nie spełniających żadnych dzisiejszych rygorystycznych norm,
- pojazdów dla bezterminowego badania technicznego, co jest ucieczką od systematycznych napraw i konserwacji i ma wpływ oczywisty na jego stan techniczny na drodze,
- pojazdów dla bezterminowego badania technicznego, co daje możliwość przeróbek takich pojazdów nie podlegając w praktyce kontroli żadnemu organowi w państwie (przykładem może być montaż instalacji gazowych).

Z powyższych rozważań jasno wynika, że nie sposób podać szczegółowej instrukcji przeprowadzania badań diagnostycznych zabytkowego pojazdu. Dodatkowo im starszy wehikuł, tym więcej problemów, których rozwiązanie może sprawić kłopot nawet diagnostom ze znacznym stażem pracy. Mam nadzieję, że nadejdą czasy, w których diagnostom będzie pracowało się bardziej komfortowo, opierając się o jasne i przejrzyste ustawy ale również takie aby nie krzywdziły kolekcjonerów.

BIBLIOGRAFIA

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, DzU z 2005 r. nr 108, poz. 908, z późni. zm.
2. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. *w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów*, DzU z 2002 r. nr 186, poz. 1322.
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia*, DzU z 2003 r., nr 32, poz. 262.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 października 2004 r. *w sprawie badań zgodności pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” z warunkami technicznymi*, DzU z 2004 r. nr 238, poz. 2395, z późn. zm.
6. Peszak J., *Badania diagnostyczne związane z dopuszczeniem do ruchu pojazdów zabytkowych w świetle nowych rozporządzeń ustawy o ruchu drogowym*, http://www.promobil.pl/badania_diagnostyczne.htm.
7. <http://www.weteranszos.pl>.

TECHNICAL RESEARCH OF HISTORIC VEHICLES IN THE VEHICLE INSPECTION STATIONS

Abstract

This Article discusses the issue related with the procedure of conducting technical examinations of antique vehicles at the Motor Vehicle Inspection Stations. The method of the technical examinations carrying out by a car diagnostic has been stipulated by specific regulations, however no act provides an answer what conditions have to be met so as the antique vehicle can be admitted to traffic.

Key words: antique vehicles, Historic vehicles, old-timer vehicles, vintage car, veteran car, measurement of the braking, entry into service, technical testing of vehicles, technical inspection test, Motor Vehicle Inspection Stations.

Autorzy:

mgr inż. **Adrian Malinowski** – Politechnika Gdańska
dr hab. inż. **Stanisław Taryma** – Politechnika Gdańska