

Badania w Rumunii

– czas zwalnia w Transylwanii

Michał Kij

Sytuacja na rumuńskich drogach przypomina Polskę lat 90. ubiegłego wieku i jej ówczesne problemy. Przeglądy nie są wyjątkiem.

Rumunia należy do najsłabiej zmotoryzowanych państw Europy. Według danych z 2019 r. na 1000 mieszkańców przypadało 357 samochodów, czyli tyle, co w Polsce w 2006 r. W kraju było 6,9 mln samochodów osobowych, a średni wiek auta wynosił 16,4 roku. Jednocześnie w latach 2015-2019 Rumunia znalazła się wśród państw, gdzie aut przybywało najszybciej. Liczba rejestracji wzrosła w tym okresie o 34%. Na drogach przevažają samochody kompaktowe, sporo jest Dacii, zwłaszcza wśród aut używanych do zarobkowania, takich jak taksówki.

W 2008 r. zanotowano rekordową liczbę śmiertelnych ofiar wypadków, zginęły 3054 osoby. Do 2011 r. liczba ta spadła do 2018 osób, a następnie malała już wolniej, ale systematycznie. W 2019 r. na drogach zginęły 1864 osoby, a w specyficznym 2020 r. – 1646. Na 100 000 mieszkańców ginie w wypadkach średnio 10 osób; dużo jak na warunki europejskie. Unijna przeciętna to 5 osób.

Najczęstszą przyczyną wypadków z ofiarami śmiertelnymi w Rumunii jest nadmierna prędkość, a kolejną przechodzenie przez jezdnię w niedozwolonym miejscu.

Osobno policja zlicza ofiary, które uległy wypadkowi idąc drogą lub poboczem. To trzecia z głównych przyczyn wypadków śmiertelnych. W odludnych rejonach kraju, w górach spotyka się owce i krowy spacerujące po szosie.

Stan dróg również przypomina Polskę sprzed dwudziestu-trzydziestu lat i towarzyszy mu charakterystyczny, znany i u nas spór o opłatę o charakterze podatku drogowego. W Rumunii kierowcy opłacają coroczny podatek od środków transportu, a ponadto większość dróg z wyjątkiem miejskich ulic jest płatna. Tzw. rovinietă obowiązuje m.in. na drogach ekspresowych i krajowych. Opłaty wnoszone przez kierowców nie spowodowały jak do tej pory znaczącej poprawy stanu nawierzchni czy rozbudowy sieci drogowej. Wśród narzekających są i tacy, którzy domagają się likwidacji roviniety i zwrotu poniesionych na nią wydatków.

W podobnym tonie toczył się spór o podatek „ekologiczny”. Wprowadzony w 2008 r. i uzależniony od klasy emisji spalin (Euro 2, Euro 3 itd.) powodował, że nabywcy starszych aut zobowiązani byli zapłacić kwotę przewyższającą czasem wartość samochodu. Po jesiennych wy-



Obowiązkowe badania prowadzone są przez stacje z autoryzacją RAR. Nowe placówki przyciągają estetycznym wyglądem i wysokim standardem obsługi. Fot. ivami.ro

borach w 2016 r., w lutym 2017 r. podatek wycofano, co przyczyniło się do szybkiego wzrostu liczby starych, a zatem tanich samochodów na drogach. W chwili zniesienia podatku średni wiek auta w Rumunii wynosił 13,4 roku i choć wysoki, był niższy niż obecnie. Unia Europejska naciska, aby w kraju przywrócić podatek „ekologiczny”, a rząd rumuński zastanawia się, jaką formę powinna przybrać opłata.

Borykająca się ze smogiem stolica przecięła ten spór własnym sumptem. Od stycznia 2020 r. w Bukareszcie i otaczającym go okręgu Ilfov wprowadzono opłatę za jazdę samochodem w wysokości do 1900 lei (1757 zł) rocznie. Opłata jest uzależniona od normy emisji spalin, którą spełnia pojazd. Najwyższą płacą samochody Euro 1 i Euro 2 oraz niespełniające żadnej normy. Kto mało jeździ, może korzystać z opłaty dziennej w wysokości do 15 lei (14 zł). Samochody zgodne co najmniej z Euro 5 są zwolnione z opłaty.

Diesel drożej

Nadzór nad obowiązkowymi badaniami pojazdów sprawuje Rumuński Rejestr Pojazdów (RAR – Registrul Auto Român) z upoważnienia Ministerstwa Transportu i Infrastruktury. Kontrolę wykonują własne stacje RAR oraz placówki autoryzowane przez tę organizację. W całym kraju jest ponad 1500 stacji kontroli pojazdów. Przegląd techniczny zwany „inspecția tehnică periodică” (ITP) odbywa się zgodnie z regułami zatwierdzonymi na szczeblu rządowym w 2000 r., uzupełnianymi w późniejszych latach. Samochody o liczbie miejsc do 9 – wliczając kierowcę (osobowe), a także motocykle, motorowery, trójkołowce i lekkie czterokołowce muszą stawiać się na przegląd co 2 lata, pojazdy o liczbie miejsc większej niż 9 (autobusy) oraz pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t (dostawcze, ciężarówki, przyczepy i naczepy) – co roku, taksówki, samochody na wynajem, do nauki jazdy oraz pojazdy specjalne – co 6 miesięcy, a przyczepy i naczepy pszczelarskie – co 3 lata. Ponadto od 2018 r. coroczne badanie obowiązuje samochody, które mają ponad 12 lat. Nie dotyczy to samochodów w wieku co najmniej 30 lat, które uzyskały status zabytku. Wprawdzie nie są one zwolnione z okresowych badań, ale wykonują je w zwykłym rytmie, obowiązującym samochody nowe. Zakres badania jest dostosowany do cech konstrukcyjnych pojazdu, wynikających z okresu, w którym powstał.

Do badania należy stawić się z dowodem rejestracyjnym (certificat de înmatriculare al autovehiculului), kartą pojazdu (CIV – cartea de identitate a autovehiculului), dowodem tożsamości (przeglądu nie musi dokonywać właściciel auta) oraz dowodem zawarcia ubezpieczenia OC. Termin ważności aktualnego badania jest wbity w dowodzie rejestracyjnym oraz widoczny na naklejce umieszczonej na przedniej tablicy rejestracyjnej. Ponadto można go sprawdzić na stronach internetowych RAR, gromadzących wyniki kontroli. Przed badaniem zaleca się umycie i wysprzątnięcie pojazdu. Co światlejsi doradzają samodzielnie kontrolę drobnych elementów (wycieraczki, światła itp.) i usunięcie ewentualnych braków.



RAR prowadzi stacje również pod własnym szyldem, co ma gwarantować rzetelność kontroli. Fot. rarom.ro

Badanie rozpoczyna się od potwierdzenia zgodności danych pojazdu z zawartymi w dokumentach. Następnie procedura obejmuje typowe elementy wpływające na bezpieczeństwo jazdy, takie jak w Polsce i innych krajach Unii Europejskiej, m.in.: oświetlenie, hamulce, układ kierowniczy, zawieszenie, stan karoserii ze zwróceniem uwagi na korozję i szyby. Sprawdzany jest również skład spalin.

Badanie może zakończyć się na trzy sposoby: wynikiem pozytywnym, stwierdzeniem usterek drobnych oraz poważnych. Drobne usterki kierowcy jest zobowiązany usunąć, poważne powodują konieczność naprawy i ponownego stawienia się na badanie w ciągu 30 dni od poprzedniego. Kontrola obejmuje tylko elementy, co do których diagnosta miał zastrzeżenia i najlepiej – jeśli odbędzie się w tej samej stacji obsługi, która wykryła usterki. Wówczas opłata za ponowne badanie wynosi ok. 30% pełnej kwoty. Niekiedy stacje rezygnują z pobierania opłaty za dodatkową kontrolę niektórych typów pojazdów, np.



Średni wiek samochodu osobowego w Rumunii przekracza 16 lat. Zniesienie podatku „ekologicznego” przyspieszyło napływ używanych, a często zużytych samochodów z importu. Fot. M. Kij



Podobnie jak w Polsce lat dziewięćdziesiątych samochody „służbowe”, np. taksówki, są najczęściej produkcji krajowej. Królują Dacie najnowszych generacji. Modele wywodzące się z Renault 12 spotyka się już rzadko. Fot. M. Kij

motocykli i motorowerów lub taksówek i samochodów nauki jazdy, które badanie odbywają wyjątkowo często.

Powodem odrzucenia pojazdu w badaniu, poza niesprawnością układu hamulcowego czy kierowniczego, może być nadmierne dymienie, widoczne uszkodzenia czy korozja nadwozia lub naklejenie na światła, czy okna barwnej folii.

Cena badania zależy od klasy pojazdu, a niekiedy i typu silnika. Kontrola samochodu osobowego z silnikiem benzynowym kosztuje ok. 100 lei (92 zł), z wysokoprężnym lub benzynowym zasilanym LPG – 120 lei (111 zł). Za szeroko rozumiane pojazdy użytkowe: dostawcze, ciężarowe, autobusy, specjalne płaci się ok. 140-170 lei (129-157 zł). Diesel i napęd 4x4 podnoszą cenę. Badanie motocykla lub motoroweru kosztuje 90 lei (83 zł). Na zniżki rzędu 20% mogą gdzieś liczyć emeryci, ulgowo traktowane bywają także floty, nawet nieliczne, składające się z kilku samochodów.

Badania można wykonywać w dowolnej stacji, niezależnie od miejsca rejestracji pojazdu. Jeśli policja zatrzy-

ma samochód bez ważnego badania, zatrzymuje dowód rejestracyjny i jego właściciel nie dość, że musi uiścić mandat wynoszący od 3000 lei (2770 zł) wзыż, to na kontrolę musi udać się do jednej ze stacji prowadzonych przez RAR. Wprawdzie ceny w stacjach RAR są podobne, jak gdzie indziej, ale badanie prawie na pewno będzie bardziej szczegółowe.

Pięćdziesiąt i kwita

W kwietniu 2021 r. zatrzymano trzech diagnostów oraz czterech ich współpracowników ze stacji w Bârlad, którzy pobierali od 150 do 250 lei (139-231 zł) za badania prowadzone „pod nieobecność samochodu”. Wpadli przez nieostrożność, gdyż podbijali badania pojazdom użytkowym, do których kontroli akurat ich stacja nie miała uprawnień.

Jeszcze niedawno niepisaną regułą było, że za 50 lei „na boku” (46 zł) diagnosta przymykał oko na braki samochodu. Wnikliwość niektórych radykalnie rosła, jeśli 50 lei nie dostali. W 2018 r. wprowadzono obowiązek instalowania kamer na stanowiskach diagnostycznych, aby pod ich pamiętliwym okiem badania były prowadzone bardziej rzetelnie. Mimo to diagności nadal przepuszczali samochody z usterkami, a co ostrożniejsi umawiali kontrolę pojazdu po godzinach pracy stacji, gdy kamery są wyłączone.

Rumuńskie media grzmą o starych, niesprawnych i dymiących samochodach, zagrażających życiu i zdrowiu mieszkańców. Zarazem jeden z dużych portali internetowych podał wiosną 2021 r., że 60% Rumunów chciałoby przesiąść się na auta elektryczne lub hybrydowe, prowokując przedstawicieli rządu do przedstawienia planów rozbudowy infrastruktury do ładowania. Krajowy dochód narodowy brutto szybko rośnie, stawiając Rumunię obok Słowacji i Węgier w rządzie najszybciej rozwijających się krajów Unii Europejskiej. Jednak ostatnie dwa lata zachwiały tempem wzrostu, a kraj ma wiele zaległości do nadrobienia, chociażby w dziedzinie infrastruktury drogowej. Poprawa sytuacji ogólnej, a przede wszystkim wzrost dochodów Rumunów będzie zapewne bardziej sprzyjał eliminowaniu z ruchu zrujnowanych samochodów niż próby zaostrzania reguł obowiązkowych przeglądów. ■



Wjeżdżając w Karpaty należy czasem dostosować prędkość jazdy do krów lub owiec. Fot. M. Kij