

U mechanika jak u geodety



Wyobraźmy sobie, jak wyglądałaby wymiana klocków hamulcowych, gdyby mechanika samochodowa rządziła się tymi samymi prawami co geodezja.

Zmiana ustawy *Prawo geodezyjne i kartograficzne*, która w założeniu miała wyłącznie regulować sposób i wysokość naliczania opłat, przyniosła wykonawcom prac geodezyjnych i kartograficznych (lecz nie tylko im) dodatkowe obciążenia w postaci dużej liczby nowych „dokumentów” o wątpliwej jakości i zasadności stosowania. Wydłużyło to znacznie czas wykonania pojedynczej pracy geodezyjnej, a wykonawcom przysporzyło dodatkowej pracy, za którą nikt, niestety, nie zapłaci. Już sam sposób naliczania opłat za usługi PODGiK przychodzi na myśl scenę z filmu „Miś”, gdzie kawa i wuzetka były „zestawem obowiązkowym”! Podobnie znowelizowana ustawa *Pgik* wymusza zgłaszanie nawet najmniejszych prac (chodzi głównie o wytyczenia budynków i sieci, jeżeli budowa trwa więcej niż 30 dni) i naliczanie opłaty „nie mniejszej niż”! Przy małej pracy geodezyjnej, gdzie geodeta nie potrzebuje wielu materiałów, płaci „za powietrze” więcej niż za wątpliwej jakości dane z zasobu.

A gdyby tak analogiczne przepisy wprowadzić w mechanice samochodowej, gdzie błędny montaż np. klocków hamulcowych może spowodować większe zagrożenie życia niż złe wykonana mapa do celów projektowych... Wyglądałoby to następująco. Do mechanika przychodzi klient i chce wykonać wymianę klocków ha-

mulcowych (równie dobrze może to być tłumik, akumulator lub płyn do spryskiwaczy). Mechanik zapisuje dane klienta i umawia się na bliżej nieokreślony termin, bo musi pozyskać dokumenty ze starostwa, a dokładniej z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Mechanicznej. Mimo że wymianę klocków zgłosi przez internet już w dwie minuty po otrzymaniu zlecenia, i tak musi czekać, aż starostwo przygotowuje mu materiały. Co będzie w tych materiałach? Ano np. schemat wymiany klocków w innym samochodzie lub takim, którego dawno się już nie produkuje. Po co mechanikowi taki schemat, skoro ma 30 lat doświadczenia i może wymienić klocki z zamkniętymi oczami??? Ano właśnie, dobre pytanie...

Doświadczony mechanik po ok. tygodniu otrzymał przez internet informację, że ma przygotowane „schematy i instrukcje” i jak tylko dokona opłaty, to starostwo mu te schematy udostępni. Wówczas to mechanik może już spokojnie i z czystym sumieniem wymienić nasze klocki. Operacja zajmuje mu 20-30 minut. Dodatkowo robi test drogowy (co stanowi jego własną kontrolę poprawności wykonania usługi) i już może zabrać się za inne auto. Ale przecież, jak ustaliliśmy, obowiązują go przepisy takie jak obecnie w geodezji, a zatem...

Mechanik musi teraz wykonać operat wymiany klocków hamulcowych (OWKH)! Ro-

bi zatem wydruk z maszyny, która stwierdza poprawność działania klocków. Następnie odnajduje ostatnie badanie maszyny, które warunkuje jej dopuszczenie do użytku, co akurat jest dobrą praktyką. W OWKH musi jeszcze napisać, jakie oprogramowanie było wykorzystane do badań i w jaki sposób dokonał wymiany klocków. Cały proces należy opisać dokładnie: kiedy rozpoczął naprawę, kiedy ją zakończył, z jakich schematów ze starostwa korzystał, jeżeli te schematy są nieaktualne, musi je poprawić i dostosować do obecnych realiów, zrobić odręczny szkic rozmieszczenia klocków hamulcowych i schemat układu hydraulicznego, „szkic warsztatowy” i najlepiej jeszcze kartonik od klocków dołączyć, sporządzić ładną stronę tytułową, zszyć tak, aby to się podobalo inspektorowi w starostwie(!) i wykonać oczywiście spis treści operatu.

Zatem na wartościową i potrzebną pracę mechanik poświęciłby 30-40 min (ze sprawdzeniami samego siebie), a 2-3 godziny wykonywałby – klnąc pod nosem – nikomu niepotrzebną pracę. A trzeba pamiętać, że szata graficzna tego OWKH jest również istotna i wszelkie obliczenia itp. należy wykonać z należytą starannością, bo można dostać uwagę, że szkice są nieczytelnie!

Oczywiście mechanik nie może wydać samochodu klientowi tak od razu. Wcześniej musi dostarczyć OWKH do starostwa i za jakiś czas odebrać „potwierdzoną kopię dokumentu wymiany hamulców. Starostwo

ma 30 dni na kontrolę operatu i zwykle wykonuje ją osoba, która nigdy „nie miała smarem rąk pobrudzonych”, ma natomiast doskonale podstawy teoretyczne poświadczone licznymi kursami!

W końcu po dwudziestu kilku dniach mechanik może swój kwit odebrać – zakładamy, że jego operat był zrobiony perfekcyjnie i inspektor nie dopatrzył się literówki, pomyślonej gdzieś nieroztropnie daty, a mechanik nie pyskuje za dużo i wyprosił załatwienie pomyślnie sprawy w niecały miesiąc! Odbiór może oczywiście nastąpić dopiero w chwili, gdy zapłaci za potwierdzoną kopię dokumentu wymiany hamulców, gdzie najważniejsza jest pieczęć „wysoko siedzącego urzędnika”!

Mechanik wyczekał w kolejce do kasy, gdzie emerycy przyszli zapłacić za abonament radiowo-telewizyjny oraz rachunki za prąd, i po kilkunastu minutach odbiera potwierdzenie wymiany. Teraz tylko wystawić fakturę i telefon do klienta, że auto (już!) czeka na odbiór. Klient oczywiście nie pojmuje, czemu zmiana klocków tyle trwa, zabiera kwity i fakturę, którą zobowiązuje się zapłacić...

Mechanik musi jeszcze wysłuchać od klienta, że za 20-30 minut pracy żąda takich pieniędzy, bo przecież efektu za bardzo nie widać, a taki „świśtek” to można zrobić w 5 minut. Aż strach pomyśleć, ile stron musiałby zawierać operat wymiany np. uszczelki pod głowicą i ile dodatkowo musiałaby kosztować praca, za którą klient nie myśli płacić. Brzmi kuriozalnie? Geodeci mają to na co dzień!

Hubert W.