

STM NEWS

LICZNIKI CZĄSTEK STAŁYCH SĄ POTRZEBNE

Ministerstwo Infrastruktury po ponad pół roku ciszy wznawia prace grupy eksperckiej, której celem jest wypracowanie rozwiązań systemowych umożliwiających wyeliminowanie z ruchu pojazdów nadmiernie zanieczyszczających powietrze. Jednym z powodów jest usuwanie z pojazdów DPF-ów. Zjawisko to jest powszechne, ale trudne do wykrycia. Wiele warsztatów samochodowych nawet nie kryje się z tym, że świadczą tego rodzaju usługi.

Podczas poprzedniego spotkania tej grupy zimą pojawiła się propozycja, żeby wprowadzić na wyposażenie stacji kontroli pojazdów liczniki cząstek stałych. Nikogo nie trzeba przekonywać, że dymomierze używane w SKP są nieskuteczne w przypadku pojazdów z silnikami Diesla, które spełniają normy emisji spalin Euro 5 i wyższe. Urządzeniem tym bada się przepuszczalność światła w spalinach. Bardzo trudno jest za jego pomocą wykryć wadliwe działanie DPF-a czy też jego brak.

Nie jest to propozycja nowa. Można powiedzieć, że wynika z zalecenia Komisji Europejskiej nr 2023/688 z 20 marca 2023 r. w sprawie pomiaru liczby cząstek stałych do celów okresowej kontroli technicznej pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 28.03.2023, nr L 90/46). Państwa członkowskie powinny przeprowadzać pomiar liczby cząstek stałych podczas okresowych kontroli technicznych pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne i filtry cząstek stałych w silnikach Diesla zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku do zalecenia.

Zalecenia nie mają charakteru wiążącego. Nie nakładają obowiązku na państwa członkowskie – mogą się one do nich zastosować, ale nie muszą. Takie podłoże prawne powoduje, że jak na razie liczniki cząstek stałych na wyposażenie SKP w Europie wprowadziły Belgia, Niemcy i niebędąca członkiem UE Szwajcaria.

Pojawia się pytanie, czy było warto? Czy liczniki cząstek stałych są potrzebne? Odpowiedź na tak postawione pytania jest podwójnie twierdząca. Świadczą o tym dane przedstawione przez Haraldą Hahna ze stowarzyszenia ASA Bundesverband e.V. podczas targów Automechanika we Frankfurcie nad Menem w ramach Automechanika Academy 2024.

W każdym z tych krajów występują różnice zarówno co do typów pojazdów, które są badane, jak i dopuszczalnej tolerancji pomiarów. W Belgii bada się samochody osobowe, które spełniają normy Euro 5, Euro 5b i Euro 6. Pojazdy nie przechodzą badania technicznego, jeśli zmierzona wartość cząstek przekracza 1 000 000 na cm³. Średni odsetek wyników negatywnych

to 10%. W Niderlandach obowiązkowo bada się zarówno samochody osobowe, jak i ciężarowe spełniające normę Euro 6, a warunkowo te, które spełniają normy Euro 4, Euro 5 i Euro 5b, jeśli były fabrycznie wyposażone w DPF lub został on zamontowany później w trakcie eksploatacji. Pojazdy nie przechodzą badania technicznego, jeśli zmierzona wartość cząstek przekracza 1 000 000 na cm³. Średni odsetek wyników negatywnych to 6,3%. W Niemczech bada się samochody osobowe oraz ciężarowe spełniające normę Euro 6. Pojazdy nie przechodzą badania technicznego, jeśli zmierzona wartość cząstek przekracza 250 000 na cm³. Średni odsetek wyników negatywnych to 3,43%. Z kolei w Szwajcarii bada się samochody osobowe spełniające normy Euro 5b i Euro 6 oraz pojazdy ciężarowe spełniające normy Euro 5, Euro 5B i Euro 6. Pojazdy nie przechodzą badania technicznego, jeśli zmierzona wartość cząstek przekracza 250 000 na cm³. Średni odsetek wyników negatywnych to 10-15%. Ze względu na różnice trudno porównywać dane z tych krajów jeden do jednego, niemniej świadczą one o tym, że użycie liczników cząstek stałych ma sens. Spełniają one swoją rolę i wykrywają pojazdy z niesprawnym, a tym bardziej usuniętym DPF-em.

Dobrze, że Polska nie czeka na to, kiedy używanie liczników cząstek stałych zostanie wymuszone prawodawstwem unijnym, tylko wzorem wspomnianych państw już prowadzi prace w tym zakresie. Ministerstwo Infrastruktury w projekcie zmiany rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów określiło proponowane wymagania dla liczników cząstek stałych oraz ich obowiązkową kalibrację wykonywaną przez producenta, upoważnionego przedstawiciela producenta lub podmiot, który potwierdził swoje kompetencje w zakresie kalibracji wyposażenia w jednostce akredytowanej w polskim systemie akredytacji podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

W konkluzji uwag do projektu rozporządzenia przygotowanego przez ministerstwo STM zauważyło, że w celu skutecznego zapobiegania usuwaniu DPF-ów z pojazdów

czy też ich dezaktywacji, jak również dbałości o czystość powietrza, należy przyspieszyć wprowadzenie liczników cząstek stałych na wyposażenie stacji kontroli pojazdów. SKP, które działały przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, powinny mieć zagwarantowany rozsądny okres przejściowy na ich zakup. W celu zabezpieczenia się przed tym, że większość przedsiębiorców będzie czekała do końca okresu przejściowego, rozsądne byłoby, gdyby przedsiębiorcy prowadzący SKP przed wejściem w życie rozporządzenia byli zobligowani do zakupu liczników cząstek stałych, gdy będą występowali o nowe poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań, nie później jednak niż do 31 grudnia 2027 r. Takie podejście pozwoli przedsiębiorcom przygotować się i zgromadzić środki na zakup urządzeń, których koszt obecnie zaczyna się od około 30 tys. zł, w zależności od producenta, a także wyeliminuje ryzyko, że większość SKP będzie się doposażała w te urządzenia na ostatnią chwilę.

Oczywiście sama zmiana rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów nie będzie wystarczająca. W ślad za nią nowelizacji będzie wymagało rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, w którym trzeba będzie określić procedurę badania licznikiem cząstek stałych oraz grupę pojazdów badaną przy jego użyciu. Starsze pojazdy, tak jak obecnie, będą badane dymomierzem.

Nie ulega wątpliwości, że liczniki cząstek stałych są potrzebne. Na ten moment kwestią otwartą pozostaje, kiedy i jak je wprowadzić. Mając na uwadze dbałość o środowisko i jakość powietrza, nie można czekać w nieskończoność.

Marcin Barankiewicz
Rafał Sosnowski