

W bieżącym materiale kontynuujemy temat projektu nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zwracamy uwagę na to, czego brakuje w polskim projekcie w stosunku do Dyrektywy 2014/45/UE. Istotny jest fakt, że gdy w Polsce trwają prace obowiązuje w UE dyrektywę, ta ostatnia przygotowuje już nad nową i opublikuje ją najprawdopodobniej w przyszłym roku. Jako STM zastanawiamy się, co może się w niej znaleźć.

Implementacja Dyrektywy 2014/45/UE

Analiza treści implementowanej dyrektywy, jej załączników oraz projektu nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym i związanych z nią rozporządzeń wykonawczych wskazuje, że w projekcie polskich przepisów znalazła się jedynie część wymogów.

Artykuł 11 pkt 1 stanowi, iż „wypośażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań zgodności do ruchu drogowego były zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi określonymi w załączniku III”.

W pakiecie projektów rozporządzeń dołączonych do projektu polskiej nowelizacji ustawy znajduje się m.in. rozporządzenie dotyczące wymagań dotyczących stacji wykonujących badania techniczne pojazdów. W załączniku nr 3 do tego rozporządzenia podane są parametry techniczne urządzeń. Porównując dane zawarte w projekcie i treści implementowanej dyrektywy oraz jej załączników, można zauważyć następujące niezgodności lub braki:

1. Zakresy sił hamujących w urządzeniach do badania hamulców. Dyrektywa w załączniku nr I (tabela) poz. 1.2.2. Skuteczność [hamowania] oraz w załączniku nr III pkt 1.3 wskazuje na normę hamulcową ISO 21069-1, której wymogi należy wziąć pod uwagę przy badaniu pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. W przywołanej normie znajduje się wzór obliczeniowy (A.1), za pomocą którego określa się zakres pomiarowy urządzenia rolkowego:

$$F_{roll} = \frac{1}{2} m \times g \times \mu$$

gdzie:

- F_{roll} – maksymalna siła na każdą rolę [N],
- m – maksymalne obciążenie na oś [kg],
- g – przyspieszenie ziemskie 10 [m/s²],
- μ – współczynnik przyczepności pomiędzy kołem a rolką, przyjmujemy nie mniej niż 0,7 dla opon suchych.

W treści załącznika A do normy zamieszczona jest także tabela A1 prezentująca przykłady sił hamowania, z której w przybliżony sposób można odczytać zakres projektowych maksymalnych sił hamowania w zależności od nacisku osi.

W przypadku obecnie obowiązującego dopuszczalnego nacisku osi 11,5 kN zakres pomiarowy po uwzględnieniu formuły matematycznej podanej w normie powinien wynosić 0-40 kN dla pojazdów

o dmc powyżej 3,5 t. W projekcie pozostawiono natomiast dotychczasowe zakresy: 0-6 kN i 0-30 kN.

Komentarz dotyczący sytuacji w polskich stacjach kontroli. Większość urządzeń zainstalowanych w polskich stacjach kontroli wyposażonych w komputer PC mogłaby zostać zmodernizowana poprzez upgrade oprogramowania, co nie wiązałoby się z dużymi kosztami. Jeśli modernizacja miałaby obejmować także ustrój pomiarowy urządzeń oraz zestawy wskaźników analogowych stosowanych w starszych wersjach urządzeń, wówczas byłaby to operacja bardziej kosztowna. Praktycznie wszyscy producenci urządzeń do badania hamulców stosują już zakresy pomiarowe 0-8 kN i 0-40 kN, gdyż ten wymóg dyrektywy jest powszechnie znany i został już zaimplementowany w wielu krajach UE, a także poza jej obszarem.

2. Waga. W załączniku nr III dyrektywy, w pkt 1.7 wymienia się urządzenie do pomiaru nacisku osi. Ze względu na to, że zaleca się wyznaczanie WSH naciep w odniesieniu do sumy nacisków osi, urządzenie to byłoby przydatne. W projekcie polskiej regulacji takiego urządzenia nie uwzględniono.

Komentarz dotyczący sytuacji w polskich stacjach kontroli. Jeśli waga nie byłaby urządzeniem, wobec którego obowiązywałby wymóg legalizacji, to wagi służące do celów diagnostycznych (m.in. wyznaczania rzeczywistych wartości WSH osi) są wyposażeniem opcjonalnym urządzeń do kontroli hamulców. Duża część urządzeń dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 t i uniwersalnych ma możliwość zamontowania tej opcji bez konieczności modyfikacji fundamentów. Obecnie jedynie niewielka liczba OSKP dysponuje takim wyposażeniem. W myśl dyrektywy UE waga mogłaby podlegać okresowej kalibracji analogicznie do urządzeń do badania hamulców, gdyż wykorzystuje tensometryczne czujniki siły podobne do tych, które stosuje się do pomiaru sił hamujących.

3. Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, tzw. szarpak. W załączniku nr III i pkt 8 określa się szczegółowo parametry techniczne tego urządzenia, przy czym dotyczy to szarpaka dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 t, w polskich warunkach użytkowanego w OSKP jako urządzenie uniwersalne, także dla pojazdów o dmc do 3,5 t. Jest to jedyne urządzenie, co do którego bezpośrednio w treści załącznika po-

jawiają się parametry techniczne. Są to: prędkość przesuwu płyt – 5-15 cm/s, skok płyt co najmniej 95 mm i ruchy każdej płyty poprzeczne i podłużne. W polskim projekcie rozporządzenia ten zapis dyrektywy nie został uwzględniony i nie wprowadzono żadnych zmian w stosunku do stanu obecnego.

Komentarz dotyczący sytuacji w polskich stacjach kontroli. Większość starszych szarpaków hydraulicznych stosowanych w OSKP ma prędkość przesuwu płyt około 4 cm/s. Jest to jednak na tyle niewielka rozbieżność w stosunku do wymaganego zakresu (5-15 cm/s), że technicznie możliwa jest modernizacja agregatu hydraulicznego w celu zwiększenia prędkości przesuwu płyt. Drugi z wymogów – skok płyty – spełniają zarówno starsze, jak i nowsze konstrukcje. W naszej opinii zdecydowana większość szarpaków może zostać zmodernizowana bez konieczności wymiany całego urządzenia. Obecnie produkowane szarpaki dla pojazdów o dmc do i powyżej 3,5 t w większości spełniają wymogi podane w załączniku III do dyrektywy. Ponadto uważamy, że skoro określa ona dokładne parametry techniczne urządzenia, to szarpak powinien zostać objęty oceną zgodności (certyfikacją).

4. Wykonywanie dokumentacji zdjęciowej podczas badania. Ogólny zapis w projekcie ustawy w p. 12b i 12c pozwala naszym zdaniem na przechowywanie zdjęć na różnych nośnikach, np. w aparacie fotograficznym/smartfonie/tablecie.

Komentarz dotyczący polskich stacji kontroli. Już obecnie wiele programów obsługujących stacje kontroli zapewnia możliwość archiwizowania zdjęć cyfrowych wykonanych smartfonem. Także w nowszych wersjach linii diagnostycznych jest możliwość przechowywania zdjęć na dysku komputera sterującego linią. Proponujemy uszczegółowienie tego zapisu poprzez określenie miejsca przechowywania zdjęć na dysku komputera obsługującego stację lub dysku komputera linii diagnostycznej (urządzenia rolkowego).

Co po Dyrektywie 2014/45/UE?

Ewaluacja i zmiana pakietu dyrektyw badaniowych

Komisja Europejska uruchomiła procedurę rewizji tzw. dyrektyw badaniowych 2014/45/UE, 2014/46/UE i 2014/47/UE. W ramach tej procedury prowadzi ewaluację w postaci ankiet ro-

zesłanych m.in. do organizacji skupiających stacje kontroli pojazdów oraz producentów i dystrybutorów wyposażenia technicznego. W drugim kwartale 2023 roku planowana jest nowelizacja tych dyrektyw.

Zastanawiamy się, w jakim kierunku mogą pójść zmiany oraz czy polskie stacje kontroli pojazdów są przygotowane do ewentualnych zmian. Poniżej nasze przemyślenia w tym temacie:

1. W naszej ocenie palącą potrzebą w zakresie nowych regulacji jest włączenie do okresowego badania technicznego sprawdzenia prawidłowości kalibracji ADAS. Nazwa ta określa systemy wspierające bezpieczeństwo kierowania pojazdem, niektóre z nich mogą aktywnie oddziaływać na układ kierowniczy, wymuszając korektę toru jazdy, np. w razie niezamierzonego zjechania z pasa ruchu, co może mieć miejsce choćby w wyniku zaśnieżenia za kierownicą. Systemy te wymagają kalibracji po każdej kolizji, a także po wymianie szyby czołowej. Wydaje się oczywiste, że jazda z niesprawnym, np. asystentem pasa ruchu, może stanowić bezpośrednie ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż system może w błędny sposób korygować tor jazdy samochodu. Sprawdzenie ADAS oparte jest na urządzeniach do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi, na testerze diagnostycznym oraz specjalnych ekranach dostosowanych do poszczególnych marek samochodów. Wszystkie stacje kontroli posiadają pierwsze z tych urządzeń. Drugie z wymienionych, czyli tester diagnostyczny, nie jest obecnie wyposażeniem wymaganym w stacjach kontroli i musiałoby być zakupione, podobnie jak ekrany kalibracyjne.

2. Obecnie stosowane urządzenia do pomiaru zadymienia spalin, tzw. dymomierze, są przystosowane konstrukcyjnie do badania silników starszych typów. Przyjmuje się, że dymomierz może wykonać pomiar dla silników z normą emisji spalin Euro 5a. Silniki z normą emisji Euro 5b i nowsze emitują tak niewielką ilość zanieczyszczeń, że dymomierz staje się nieprzydatny. Opracowano i wdrożono urządzenie o większej dokładności, tzw. licznik cząstek stałych, który zapewnia możliwość oceny emisji aktualnie produkowanych silników.

Porozumienie targów Automechanika i Autopromotec?

Dobiegający powoli końca rok 2022, który można określić jako pierwszy popandemiczny, obfitował w wydarzenia targowe. Trudno się temu dziwić – organizatorzy targów chcieli wrócić do normalnej działalności, po 2 latach bezczynności wystawowej. Spowodowało to prawdziwy wysyp targów branżowych, co przyprawiło wiele firm o przysłowiowy ból głowy, gdyż miały trudność w podjęciu decyzji, w których wydarzeniach wziąć udział i ponieść koszty.

Problem ten dotyczył również dwóch najważniejszych międzynarodowych targów motoryzacyjnych rynku wtórnego: Autopromotec i Automechanika. Badania przeprowadzone wśród wystawców wykazały, że po zakończeniu pandemii woleliby, aby te dwie ważne wystawy odbywały się wg tradycyjnego harmonogramu, tzn. Autopromotec w latach nieparzystych i Automechanika w latach parzystych. Organizatorzy targów z Frankfurtu nad Menem i Bolonii zareagowali na badania i wydali wspólny komunikat prasowy informujący o zawartym porozumieniu dotyczącym organizacji targów. Przedstawiciele tych dwóch wydarzeń byli zgodni, że ważne jest, aby spełnić wymagania rynku, w konsekwencji następną Automechanika Frankfurt odbędzie się 10-14 września 2024 r., natomiast 30. edycja Autopromotec – 21-24 maja 2025 r. w bolońskiej dzielnicy targowej. W ten sposób przywrócona zostanie zmienność imprez wystawienniczych, która została przerwana przez pandemię. Ponadto Autopromotec zorganizuje nową imprezę targową, która odbędzie się 16-18 listopada 2023 r. Wydarzenie, które jest jeszcze w fazie projektowania, poświęcone będzie producentom, dostawcom komponentów, dealerom i kupującym, a skoncentruje się na wyzwaniach stojących przed całą branżą mobilności – od transformacji energetycznej i zrównoważonego rozwoju po nowe modele biznesowe.

Zredagowali:
Jarosław Cichoń
i Sławomir Kocznur
Pytania i uwagi:
sekretariat@stm.org.pl

reklama

