



UNIwersalne płyty do badania sił hamowania mogą stanowić konkurencję dla powszechnie stosowanych stanowisk rolkowych

w Polsce nakazywane Dyrektywą minimalne wyposażenie stacji kontroli pojazdów ma być w przyszłości znacząco uboższe niż obecnie.

Nadzieję na postęp techniczny w badaniach pojazdów budzi natomiast przewidziany w Dyrektywie obowiązek stosowania przyrządów do pomiaru głębokości rzeźby bieżników opon. Oczywiście jeszcze nie wiadomo, jakie to mają być przyrządy, czy stacjonarne testery będące elementami linii diagnostycznych, czy używane w dowolny sposób kieszonkowe gadżety.

Ogólnikowość zamiast ogólności

Dokument takiej rangi, jak dyrektywa unijna, powinien cechować się precyzją sformułowań i zarazem wysokim poziomem uogólnień, aby zakres postulowanych w nim rozwiązań określany był jednoznacznie, a równocześnie nie wchodził w sprzeczność z już obowiązującymi uregulowaniami szczegółowymi, np. normami ISO. Ważną jest także wewnętrzna spójność tego rodzaju aktów, gdyż w przeciwnym razie dają one pole do nadinterpretacji i manipulacji. Dyrektywa 2014/45/UE tych wymogów nie spełnia. Sprawia wręcz czasem wrażenie, że została w pośpiechu poskładana z wielu osobno pisanych fragmentów.

Na przykład we wspomnianym już załączniku III wyposażenie do testowania hamulców zostało scharakteryzowane następująco:

3) w odniesieniu do badania wszelkich pojazdów – urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców dokonujące pomiaru, wyświetlenia i zapisu siły hamowania oraz ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 21069-1 dotyczącej wymogów technicznych dla urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców lub zgodnie z równoważnymi normami.

Ten rzeczowy i klarowny opis technicznych wymogów byłby całkowicie zadowalający, gdyby nie sąsiadujący z nim punkt kolejny:

4) w odniesieniu do badania pojazdów o całkowitej masie nieprzekraczającej 3,5 tony – rolkowe urządzenie do kontroli hamulców zgodnie z pkt. 3, które może nie obejmować zapisu i wyświetlenia siły hamowania, siły nacisku na pedał hamulca oraz ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych;

lub urządzenie płytowe do kontroli działania hamulców równoważne z urządze-

niem rolkowym zgodnie z pkt. 3, które może nie obejmować funkcji zapisu siły hamowania i siły nacisku na pedał hamulca oraz wyświetlenia ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych.

Trudno rozumieć, dlaczego dopuszcza się w ten sposób, by ogromną większość kontrolowanych samochodów można było badać nawet w dość odległej przyszłości za pomocą starych, „przedkomputerowych” urządzeń, które po prostu nie mają możliwości zapisu i wyświetlenia podanych parametrów, nie mówiąc już o wydruku, przesyłce i archiwizacji danych.

W innym miejscu tej listy czytamy (Załącznik III, pkt. 1, ust. 11):

11) urządzenie do pomiaru współczynnika pochłaniania światła o wystarczającej dokładności.

Sąsiedztwo analizatora spalin może sugerować, iż chodzi tu o dymomierz, lecz całkiem nie wiadomo, jaką jego dokładność trzeba uznać za wystarczającą. Najobszerniej i najbardziej szczegółowo opisanym tu urządzeniem „diagnostycznym” jest szarpak (Załącznik III, pkt. 1, ust. 8) dający się, jak wiemy, z powodzeniem zastąpić w potrzebie zwykłą tyjką do opon.

Reszta będąca milczeniem

Rzecz jasna, nie przytoczyłem w tym artykule wszystkich niejednoznaczności, niespójności i oczywistych błędów omawianej Dyrektywy. Myślę, że odrębne i odmienne ich listy mogłyby sporządzić fachowcy o innych motoryzacyjnych specjalnościach niż moja. Bardzo do tego zachęcam wszystkich P.T. kolegów będących czytelnikami lub autorami publikującymi na łamach „Autonaprawy”. Zróbmy wszystko, co możliwe, by zmienić ten wadliwy akt prawny, mający obowiązywać w całej UE. Wchodzi on w życie 20 maja 2018, lecz państwa członkowskie muszą wydać do niego krajowe przepisy wykonawcze do 20 maja 2017 roku. Czasu na refleksję i twórczą krytykę nie ma więc zbyt wiele.

* Informacje źródłowe i cytaty podano według Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej z dnia 29.04.2014r. poz. L 127/51 – 128.

FOT. WIMAD

Porównanie zestawów minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów

L.p.	Obecnie w Polsce (Dz. U.Nr 40, Poz. 275, Załącznik nr 2)	Od roku 2018r. w krajach UE (Dyrektywa 2014-45 UE) – Załącznik III, rozdz.I	Uwagi do zapisów Dyrektywy
1	Urządzenie do podnoszenia:	Kanał przeglądowy lub podnośnik do podnoszenia: a) całego pojazdu, b) osi pojazdu.	Kanał przeglądowy w Polsce jest również dopuszczony, ale jest ujęty w innym dziale całego pojazdu; pkt.2 osi pojazdu; pkt.2, tylko dla poj. o dmc pow. 3,5 t
2	Urządzenie do kontroli działania hamulców: a) urządzenia rolkowe, b) urządzenia płytowe (najazdowe), c) opóźnieniomierze.	Urządzenie do kontroli działania hamulców (pkt. 3,4,5,6): urządzenia rolkowe zgodnie z normą ISO 21069-1 zat. A urządzenia płytowe opóźnieniomierz	Dla pojazdów o dmc do 3,5 t dopuszcza się rolki ham. bez funkcji zapisu i wyświetlenia siły ham., siły nacisku na pedał ham. Dopuszcza się płyty ham. bez funkcji zapisu siły ham., siły nacisku na pedał ham., siły nacisku na pedał ham. oraz wyświetlenia ciśnienia pow. w pneum. ukł. ham. Jeśli nie ma pomiaru ciągłego, musi rejestrować pomiary przynajmniej 10 razy na sekundę
	Nie występuje w załączniku	Manometry, złącza i przewody; pkt. 6	Do badania pneumatycznych ukł. ham. (dla poj. >3,5 t dmc)
	Nie występuje w załączniku	Urządzenie do pomiaru nacisku kół; pkt.7	Np. waga najazdowa dla 2 kół jednej osi. Dla poj. >3,5 t dmc
3	Przyrząd do pomiaru zbieżności kół jezdnych	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
4	Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
5	Przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP!	
6	Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu	Urządzenie do sprawdzania ustawienia reflektorów, zgodnie z dyrektywą 76/756/EWG; pkt.12	
7	Miernik poziomu dźwięku	Miernik poziomu dźwięku klasy II; pkt.9	
8	Dymomierz	Urządzenie do pomiaru współczynnika pochłaniania światła o wystarczającej dokładności; pkt.11 (podkreślenie autora)	
9	Przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
10	Przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP!	
11	Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdными pojazdu	Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdными pojazdu; pkt. 8	Tu występuje jako „Urządzenie do kontroli zawieszenia.” Dla poj. >3,5 t dmc
12	Wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym	Wieloskładnikowy analizator spalin silników, zgodnie z dyrektywą 2004/22/WE; pkt.10	
13	Przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
14	Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań (zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie do 3,5 t	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia SKP	
15	Czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD	Urządzenie do połączenia z elektron. Interfejsem poj., jak np. urządzenie skanujące OBD; pkt.14	
16	Przyrząd do pomiaru współczynnika przepuszczalności światła w szybach pojazdu	Nie występuje w minimalnym zakresie wyposażenia skp	
17	Elektroniczny detektor gazów do kontroli nieszczelności instalacji gazowej	Urządzenie do wykrywania nieszczelności LPG/CNG/LNG...; pkt.15 Urządzenie do pomiaru głębokości rzeźby bieżników opon; pkt.13	