

# Analiza lege artis

Od ponad czterech lat przepisy dotyczące analizatorów spalin nie uległy zmianom. Ciągłe jednak pojawia się wiele pytań związanych z wymogami prawnymi dotyczącymi tych urządzeń.

**P**ierwsze pojęcie, które wyjaśnimy, to często spotykane skróty: MID i GUM. Analizatory MID to urządzenia wprowadzane do obrotu na podstawie obecnie obowiązujących przepisów europejskiej dyrektywy MID, czyli „Measuring Instruments Directive” („Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/22/WE z 31 marca 2004 r. w sprawie przyrządów pomiarowych”). Przeniesienie tej dyrektywy do krajowego systemu prawnego odbyło się za sprawą Rozporządzenia Ministra Gospodarki z 18 grudnia 2006 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. 2007 nr 3, poz. 27). Załącznik nr 10 wyżej wymienionego rozporządzenia określa właśnie wymagania dla analizatorów spalin.

Powyższa dyrektywa obowiązująca w Unii Europejskiej od 30 października 2006 r. ze względu na różne dotychczas obowiązujące przepisy w państwach członkowskich przewiduje 10-letni okres przejściowy, umożliwiający wprowadzanie do obrotu urządzeń na podstawie przepisów krajowych. I to właśnie w tym miejscu pojawiają się wspomniane już wcześniej analizatory GUM.

Są to analizatory wprowadzane do obrotu na podstawie wyłącznie polskich przepisów przewidujących uzyskanie zatwierdzenia typu w Głównym Urzędzie Miar. Nowych zatwierdzeń już się nie wydaje, a te uzyskane przed 29 października 2006 r. obowiązują 10 lat. Ponieważ ostatnie zatwierdzenie zostało wydane w roku 2004, to ostatnie nowe analizatory GUM mogą się pojawić na rynku w roku 2014 (większość w 2013). Po tym czasie rozróżnienie nowych analizatorów na GUM i MID zniknie, bo wszystkie będą MID-ami.

## **Wprowadzanie do obrotu, czyli zakup nowych urządzeń**

Sprawa wydaje się być prosta w przypadku analizatorów GUM. Sprzedawca musi



dostarczyć kupującemu świadectwo legalizacji pierwotnej analizatora. Dokument ten powinien wystarczać kupującemu, chociaż najlepiej by było, gdyby nabywca zażądał okazania kopii zatwierdzenia typu GUM. Nie jest to warunek niezbędny, ale zalecany wobec patologii, o których wspomnę na końcu. Dodatkowo kupujący urządzenie dla stacji kontroli pojazdów winni zażądać deklaracji CE zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji prowadzących badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40/2006, poz. 275).

Dla analizatorów MID jedynym dokumentem w pierwszym roku ich użytkowania jest poprawnie wystawiona deklaracja CE stwierdzająca minimalną ich zgodność z dyrektywą 22/2004/WE. Deklaracja ta powinna korespondować z oznaczeniami umieszczonymi na urządzeniu, o których wspomnę później. Jest to idące w dobrym kierunku podejście zastępujące „zaświadczenia oświadczeniami”. Może ono jednak rodzić wątpliwości, czy deklaracja jest poprawnie wystawiona.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami jedynym organem mogącym to potwierdzić jest Urząd Ochrony Konkuren-

cji i Konsumentów. Ponieważ urzędników UOKiK raczej nie spotyka się na stacjach kontroli pojazdów, a ani urzędnicy starostw powiatowych, ani pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego, ani administracja głównego prezesa Urzędu Miar nie jest uprawniona do weryfikacji poprawności wystawionych deklaracji CE, te błędnie skonstruowane mogą stać się „bombą z opóźnionym zapłonem” w momencie, gdy zaczną być weryfikowane pod kątem merytorycznym.

Aby poprawnie zadeklarować zgodność z dyrektywą MID, producent ma trzy możliwości, by spełnić jej warunki:

1. przeprowadzić badanie typu analizatora (moduł B), połączone z zapewnieniem jakości produkcji (moduł D),
2. przeprowadzić badanie typu analizatora (moduł B), połączone z weryfikacją każdego egzemplarza (moduł F),
3. pełne zapewnienie jakości z badaniem projektu (moduł H1).

Do wykonywania czynności określonych w modułach B, D, F i H1 upoważnione są jednostki notyfikowane komisji europejskiej. W praktyce w większości wypadków deklaruje się wybór pierwszej możliwości, czasami drugą, trzeciej jednak nigdy jeszcze nie spotkaliśmy.

Z powyższego wynika dla użytkownika, że może on narazić się na zakup analizatora spalin z wadą prawną. Wada ta może wynikać z zaniedbania bądź celowego działania producenta/sprzedawcy mogącego zasugerować kupującemu spełnienie warunków dyrektywy przez urządzenie bez wystarczających do tego podstaw.

Co może więc zrobić świadomy klient kupujący nowe urządzenie? Otóż może sprawdzić istnienie dokumentów, na które powołuje się sprzedawca, w deklaracji zgodności na stronach jednostek notyfikowanych. Są to: niemiecka PTB, francuska LNE, holenderskie NMI, ale mogą być również inne wymienione na stronie <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando>. W Polsce dane te są umieszczane na serwisie informacyjnym [www.analizatory.info.pl](http://www.analizatory.info.pl). Jednak aktualizacja umieszczonych tam informacji nie jest natychmiastowa i wobec braku aktu-



alnych dokumentów nie należy wyciągać żadnych wniosków bez odwoływania się do dokumentów źródłowych.

### Użytkowanie analizatorów spalin

Pomimo dużych różnic w wymaganiach dotyczących wprowadzania do obrotu analizatorów MID i GUM w ich użytkowaniu nie ma już tak dużych różnic. Wszystkie analizatory muszą być przez ich użytkowników zgłaszane do ponownej legalizacji. Z chwilą zakupu urządzenia na jego użytkownika zaczyna ciążyć obowiązek jego ponownej legalizacji. Obowiązek ten wynika z ustawy Prawo o miarach. Aktem wykonawczym szczegółowo to regulującym jest Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 7 stycznia 2008 r. w sprawie prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych (Dz. U. Nr 5, poz. 29). W przypadku analizatorów GUM (wprowadzanych na podstawie starych przepisów ustawy Prawo o miarach) obowiązek ten powstaje w ostatnim miesiącu ważności świadectwa legalizacji pierwotnej, dołączonego do zakupionego analizatora spalin. W przypadku zaś analizatorów MID (wprowadzanych do obrotu na podstawie Ustawy o ocenie zgodności) – do końca listopada roku następnego od wprowadzenia do obrotu.

Z czego to wynika? Otóż ustawodawca określa termin pierwszej legalizacji ponownej na jeden rok. Datę początkową, od której liczymy ten termin, art. 8k pkt. 3 ustawy Prawo o miarach (wprowadzony ustawą z dnia 15 grudnia 2006 r. o zmianie ustawy o systemie oceny zgodności oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Dz. U. z dnia 29 grudnia 2006 r.) precyzuje jako 1 dzień grudnia roku, w którym dokonano oceny zgodności. Rok ten jest oznaczany przez producenta poprzez dwie ostatnie cyfry roku za literą „M” przy znaku CE umieszczonym na urządzeniu. Zatem analizator należy zgłosić do legalizacji ponownej do 30 listopada roku następnego od oznaczonego na urządzeniu przy znaku CE. Każde kolejne zgłoszenia do legalizacji ponownej analizatorów spalin, wprowadzanych do obrotu na podstawie obu ustaw, wynikają z terminów podanych na świadectwach legalizacji ponownej i jest to termin 6 miesięcy (w efekcie sposób liczenia ważności świadectw sprawia, że jest to termin 5 miesięcy).

### Procedura legalizacji

Procedura ponownej legalizacji analizatorów składa się z 4 punktów:

- 1) oględzin zewnętrznych obejmujących sprawdzenie:
  - a) oznakowania analizatora,
  - b) czy nie ma widocznych uszkodzeń zewnętrznych,
  - c) szczelności układu przetłaczania gazów;
- 2) wyznaczenia błędów wskazań;
- 3) sprawdzenia działania urządzenia do badania szczątkowej zawartości węglowodorów;
- 4) sprawdzenia działania urządzenia sygnalizującego spadek strumienia objętości gazu.

### Wyjaśnienia zapisów rozporządzenia dotyczące procedury legalizacji

**Punkt 1 A** procedury legalizacji: Oznakowanie analizatorów spalin.

## FOCUS ON CAR SERVICE.



Branżowe Targi:  
Warsztaty · Części · Serwis

**Przy zgłoszeniu do 15.02.2012 r.**  
- promocyjne ceny wynajmu powierzchni.

Targi AMITEC to jedna z najważniejszych imprez branżowych w Niemczech i Europie Środkowo-Wschodniej – miejsce spotkań branży w zakresie serwisowania, konserwacji i naprawy samochodów osobowych i użytkowych oraz wyposażenia warsztatów.

Równoległe odbywać się będą Międzynarodowe Targi Samochodowe **AMI** oraz Branżowe Targi **AMICOM**: Audio · Multimedia · Nawigacja.

**2 – 6 czerwca 2012**  
[www.amitec-leipzig.de](http://www.amitec-leipzig.de)

Kontakt:  
Targi Lipskie Polska Sp. z o.o.  
e-mail: [info@targilipskie.pl](mailto:info@targilipskie.pl)  
[www.targilipskie.pl](http://www.targilipskie.pl)



Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać analizatory spalin samochodowych, oraz zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. z 2007 r. Nr 241, poz. 1765), na poprawne oznakowanie analizatora spalin składa się: oznakowanie zgodności (w rozumieniu art. 5 pkt. 3, ustawy z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności: Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn. zm.4), dodatkowe oznakowanie metrologiczne oraz numer jednostki notyfikowanej.

**Przykład:** oznaczenie CE informuje o zgodności urządzenia z dyrektywą (w tym wypadku MID) i dokonaniu oceny jego zgodności w roku 2007. Następujące cyfry informują w tym przypadku o fakcie wykonania badania typu przez jednostkę notyfikowaną nr 0071 (LNE). Oznaczenie roku w kwadracie za literą „M” ma status oznaczenia metrologicznego. Od 1 grudnia tego roku liczy się roczny okres, do końca którego należy zgłosić analizator do legalizacji ponownej z następującymi danymi:

- nazwa lub znak producenta,
- nazwa lub typ analizatora,
- numer fabryczny i rok produkcji,
- nazwy lub symbole gazów i wartości maksymalne ich zawartości,
- nominalna i minimalna wartość strumienia objętości,
- nominalne wartości napięcia zasilania, częstotliwości i mocy,
- wartość współczynnika przeliczeniowego (PEF),
- numer certyfikatu badania typu WE lub certyfikatu badania projektu WE.

Jest to numer certyfikatu jednostki notyfikowanej wymienionej w pkt. 1. dotyczącego wybranego typu analizatora spalin. Podpunkty „a” i „h” pochodzące z wyżej wymienionych oznaczeń dotyczą wyłącznie analizatorów MID.

**Punkt 1 B** procedury legalizacji nie wymaga tłumaczenia.

**Punkt 1 C** procedury legalizacji: szczelność układu pomiarowego sprawdza się



w sposób uproszczony przewidziany instrukcją obsługi. Ewentualne niedoskonałości wynikłe w tym teście zostaną zweryfikowane podczas ostatniego punktu procedury sprawdzania analizatora spalin przy legalizacji.

**Punkt nr 2** procedury legalizacji: jest on właściwym sprawdzeniem poprawności wskazań przez analizator spalin. Do analizatora podaje się dwie próbki gazów o różnych stężeniach sprawdzanych w nich składników. Znając dokładnie zawartość tych składników w gazie wzorcowym, wyznaczamy błąd odpowiedzi analizatora i sprawdzamy, czy te błędy mieszczą się w maksymalnych dopuszczalnych wartościach.

**Punkt nr 3** procedury legalizacji: tłumacząc prościej – jest to sprawdzenie, czy w analizatorze działa poprawnie system zwany popularnie testem HC.

**Punkt nr 4** procedury: sprawdzenie działania urządzenia sygnalizującego spadek strumienia objętości gazu jest „testem prawdy” układu przetaczania gazów i jego szczelności. Ma to na celu sprawdzenie, czy analizator uniemożliwi pomiar w przypadku zmniejszenia dostępu próbki spalin. W praktyce podanie próbki w niedostatecznej ilości wytwarza podciśnienie, które jeśli jest wyrównywane przez pobór powietrza poprzez nieszczelności układu, to zostaje od razu zauważone w zmianie wskazań analizatora. Dlatego właśnie pomimo pozytywnego wyniku testu szczelności zdarza się, że analizator nie przechodzi pozytywnie procedury legalizacji ponownej właśnie z powodu nieszczelności układu.

## A na koniec: smutna uwaga na temat związku teorii z praktyką...

Legalizacja analizatora spalin jest czynnością techniczno-prawną. Aspekt techniczny przedstawiono powyżej i nie budzi on żadnych wątpliwości co do swojej zasadności. Natomiast na polu prawnym dochodzi już do wielu, delikatnie mówiąc, nieścisłości. W naszej ponad 10-letniej praktyce w laboratorium legalizującym analizatory spalin zauważyliśmy bowiem nieprawidłowości w wielu obszarach „aspektów prawnych”.

Pierwszą jest to, że kupujący urządzenie powinien wykazać się szczególną ostrożnością, bo tak jak niezajomość przepisów np. drogowych nie zwalnia od odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu, tak odpowiedzialność za zakup analizatora spalin z wadą prawną najpewniej spadnie na kupującego. Bo nawet gdyby chciał w jej dochodzić od sprzedawcy, to może już go po prostu nie znaleźć.

Kolejny problem dotyczy świadectw legalizacji pierwotnej, które były wydawane bez zatwierdzenia typu GUM. Wprowadzane do obrotu były urządzenia, które nie miały zatwierdzenia typu GUM lub nawet uzyskały odmowę takiego zatwierdzenia po przeprowadzonych badaniach. Wprowadzane były również do sprzedaży analizatory MID bez dopełnienia formalności, np. z poprawnym zatwierdzeniem typu, ale bez dodatkowych dokumentów wymaganych dyrektywą czynności. Wprowadzane do obrotu urządzenia nie miały dokumentów dotyczących spełnienia przez nie jakichkolwiek formalności wynikających z dyrektywy MID. Były za to deklarowane wykonane czynności wynikające z dyrektywy MID przez jednostki bez notyfikacji, a także w innym zakresie niż przewidywanym przez dyrektywę. Część tych nieprawidłowości wynikała z zaniedbań, a część mogła być po prostu celowym działaniem obliczonym na niedopatrzenia wynikające z braku nadzoru nad rynkiem. ■

*Mariusz Nowicki*

Autor jest kierownikiem laboratorium HAIK, które jest upoważnione przez preza głównego Urzędu Miar do wykonywania legalizacji ponownej analizatorów spalin. Jest ono akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji do wzorcowania analizatorów spalin i ma notyfikację Komisji Europejskiej do weryfikacji wyrobu w procesie oceny zgodności analizatorów spalin