

ZŁOŻONA KWESTIA EMISJI SPALIN

Czy w Polsce sprzedawane są analizatory spalin, które nie powinny się znaleźć na rynku? Jak na przestrzeni lat zmieniały się normy dotyczące emisji spalin? Odpowiedzi na te i inne pytania udziela Mariusz Nowicki z firmy HAIK sp. z o.o.



30 lat temu wprowadzono pierwszą normę dotyczącą emisji spalin – Norma R49 (z roku 1982) – jak od tego czasu zmieniły się normy dotyczące emisji spalin?

- Krótko można stwierdzić, że diametralnie. Dopuszczalne wartości emisji zmalały od kilku do około dziesięciu razy. Warto przy tym dodać, że ilość pojazdów w ruchu również wzrosła, zatem efekt globalny ograniczeń emisji składników został tym wzrostem osłabiony. Jednak gdyby nie było ograniczeń emisji, przy obecnym ruchu pojazdów w dużych miastach oddychałoby się gorzej. Ograniczenia emisji w takich rozmiarach nie są jednak powszechne na całym świecie. Jako ciekawostkę dla nas egzotyczną mogę podać, że np. w Tajlandii wprowadzono jedną normę emisji CO przy badaniach okresowych pojazdów w wysokości 5,5%, przy naszym najsurowszym wymaganiu 0,2% wygląda to na przepaść.

Najnowszą normą jest Euro 6, jakie są jej założenia i czy producenci samochodów są w stanie jej sprostać?

- Nie jest to jakby mój problem, a producentów pojazdów, zapewne sprostają, bo nie mają wyjścia. Jeśli nie, norma nie wejdzie w życie, nie sądzę, żeby ustalono limity, które nie będą mogły być spełnione. Zawsze można przesunąć datę wprowadzenia regulacji, to już się zdarzało. W interesującym mnie zakresie pomiaru emisji eksploatowanych pojazdów, też musi nastąpić zmiana. Każdy z użytkowników obecnie stosowanych dymomierzy wie, że mierząc zadymienie pojazdów począwszy od EURO 4 widzi na wyświetlaczu przeważnie wynik 0. Obecnie już trwają prace producentów nad stworzeniem nowych instrumentów pomiarowych emisji silników wysokopięnych o wyższej dokładności, mogących również sprawdzać emisje tlenków azotu.

Przewiduje się, że w 2020 r. większość samochodów będzie zasilana silnikami Diesla, tymczasem takie silniki emitują do atmosfery więcej szkodliwych substancji, niż silniki benzynowe. Jak temu zaradzić?

- Nie demonizowałbym tego problemu. W silnikach Diesla zagrożenie

nie była emisja cząstek stałych (rozwiązana poprzez filtry cząstek stałych). Problemem jest emisja tlenków azotu. Emisja CO jest zdecydowanie niższa niż w przypadku silników benzynowych. Wspomniana norma EURO 6 prawie zrówna możliwą emisję tlenków azotu w silnikach benzynowych i wysokopięnych.

Poza tym, mimo, że da się zaobserwować zwiększenie udziału silników wysokopięnych w sprzedaży nowych samochodów ta tendencja może się odwrócić. Benzyny i olej napędowy pochodzą z różnych frakcji destylacji ropy naftowej. Zwiększenie zapotrzebowania na olej napędowy już windują jego cenę, przy takiej tendencji cena benzyny będzie musiała relatywnie się obniżyć. (Słowo relatywnie jest tu kluczem, bo nie liczyłbym na rzeczywisty spadek tylko na zmniejszenie wzrostu). Poza tym, mogą się rozwinąć alternatywne sposoby zasilania pojazdów.

Na jakie parametry zwracać uwagę kupując analizator spalin, czy wszystkie urządzenia działają w zgodzie z najnowszymi europejskimi normami?

- Przede wszystkim, dobrze jest kiedy kupujący urządzenie będzie wiedział, w jaki sposób będzie je użytkował i jakie rozwiązanie będzie dla niego najbardziej korzystne. Takich rozwiązań mamy pod dostatkiem i producenci znajdują ciągle nowe. Trzeba się dobrze zastanowić, czy dana nowinka techniczna będzie naprawdę przydatna. Nowe analizatory spalin (te wprowadzane do obrotu na podstawie dyrektywy MID) są w przeważającej większości sklasyfikowane jako analizatory spalin

najwyższej klasy dokładności „0”. Oczywiście pomiędzy nimi zdarzają się różnice techniczne, niemniej deklarowana dokładność pomiaru jest taka sama.

Zatem kierując się dokładnością wskazań (tak naprawdę mniejszą niepewnością pomiaru) wybieramy analizator spalin klasy 0. Sposób prezentacji danych i obsługa jest, jak wspomniałem, wyżej indywidualną kwestią użytkownika, pozostaje jeszcze jeden aspekt. Ważne jest także, żeby analizator był zgodny z obowiązującymi przepisami. Tu zaczyna się problem, bo sprawa po pierwsze nie jest prosta. Ciągłe do naszego laboratorium są zgłaszane „dziwolągi prawne”. Po drugie świadomość, jak ściśle jest reglamentowana sprzedaż analizatorów spalin, nie jest powszechna nawet wśród dystrybutorów analizatorów spalin, o użytkownikach nie wspominając. Po trzecie, prawne komplikacje kompetencyjne i fakt, że urzędnicy wprowadza się do obrotu jedną ustawą, a obsługują na podstawie drugiej powoduje takie sytuacje, że analizator spalin wprowadzony do obrotu całkowicie w sprzeczności z przepisami może w określonych przypadkach uzyskać świadectwo legalizacji poprawnej. Po czwarte, muszę stwierdzić, że nadzór rynku w kwestii wprowadzania urządzeń do obrotu nie istnieje, w każdym razie ja nie słyszałem o żadnym jego działaniu nawet w przypadku oczywistych fałszerstw dokumentów.

Czy w Polsce mamy do czynienia z rynkiem urządzeń bez homologacji i jakie szkody może wywołać ich używanie?

- I tu dotykamy sedna sprawy. Są takie przypadki i nie są one

DIAGNOSTYKA

marginesem. Mamy obowiązujący system prawny wprowadzania do obrotu i użytkowania analizatorów spalin. Są to dwa systemy w zasadzie nie połączone ze sobą.

Wynikają z tego różne patologiczne sytuacje, o jednej z nich przed chwilą wspominałem. Przypadków omijania prawa jest więcej. Znane są przypadki, że urządzenia które nie powinny się znaleźć w obrocie trafiły nie tylko do warsztatów i stacji kontroli pojazdów, ale także do takich instytucji jak Policja. Część z nich jest eliminowanych z użycia gdy nie mogą być zgłoszone do legalizacji ponownej, część z nich jak wspominałem dalej funkcjonuje z iluzją legalności.

Szkody z tego wynikające mogą być różne.

Pierwsza i ogólna to demoralizacja jaka się pojawia poprzez brak konsekwencji dla podmiotów łamiących obowiązujące regulacje prawne. Po drugie może to być

dokładność pomiaru. Może to się zdarzyć jeśli producent nie dopełnił formalności bo jego urządzenie nie spełniało wymagań, lub nie przeszło pomyślnie badań. Możliwe jest również, że producent nie dopełnił formalności bo nie chciał wydawać pieniędzy na badania, mimo, że produkt jest nie gorszy, wtedy szkoda jest dla równości podmiotów w konkurencji. Wreszcie użytkownik finalny urządzenia może mieć wymierne konsekwencje finansowe jeśli zacznie funkcjonować nadzór rynku. Okazuje się wtedy, że nie będzie mógł użytkować takiego urządzenia w działalności gospodarczej.

Jak zatem kupujący analizator spalin może się ustrzec zakupu analizatora spalin z wadą prawną?

- Po pierwsze może zaufać specjalistom, problem jest jeśli „specjalista” się myli albo nim naprawdę nie jest. Czasami jest lepiej jeśli

kupujący zechce sam się zorientować w temacie. Powinien wtedy przestudiować dokument jakim jest deklaracja zgodności. W tej deklaracji producent opisuje w jaki sposób doszedł do przekonania, że jego wyrób spełnia wymogi dyrektywy MID (22/2004). Prawnie są to trzy możliwe drogi, które opiszę symbolami modułów: B+D, B+F i H1, gdzie B to zatwierdzenie typu, D to certyfikat zapewnienia jakości, zaś F to weryfikacja wyrobu. H1 nie będę rozwijał, gdyż nie spotkałem się jeszcze z zastosowaniem tego rozwiązania. Producenci głównie stosują drogę B+D. Zatem po pierwsze producent winien posiadać zatwierdzenie typu urządzenia wystawione przez (co podkreślę) jednostkę notyfikowaną, oraz taki sam certyfikat systemu jakości. Lista jednostek notyfikowanych znajduje się na stronach komisji europejskiej. Mimo, że jednostek notyfikowa-

nych na przykład do badania typu jest dwanaście, to głównie spotyka się certyfikaty wystawiane przez trzech z nich, francuskie LNE, niemieckie PTB i holenderskie NMI. Jeśli zatem producent w deklaracji stwierdzenia zgodności z dyrektywą MID, powołuje się na badanie typu wykonane przez jednostkę notyfikowaną i jest to prawdą, a dodatkowo posiada certyfikat zapewnienia jakości dla tej dyrektywy również wystawiony przez jednostkę notyfikowaną, lub kieruje każdy wyrób do weryfikacji przez jednostkę notyfikowaną można domniemywać, że dopełnił formalności przewidzianych prawem.



SPRYTNA DIAGNOSTYKA

Miniaturyzacja urządzeń jest jedną z oznak postępu technologicznego. W diagnostyce samochodowej świetnie obrazuje to tester Navigator nano firmy TEXA. Postęp technologiczny to także coraz więcej dostępnych funkcji w jednym przyrządzie diagnostycznym.

Innowacyjnym urządzeniem jest Nano Diag firmy TEXA, które mimo niewielkich rozmiarów (waga tylko 32g), potrafi bardzo dużo, ponieważ dysponuje pełnym zakresem funkcji diagnostycznych. Navigator nano to najbardziej zaawansowane urządzenie autodiagnostyczne przeznaczone do samochodów osobowych i dostawczych wyposażonych w gniazdo OBD. Zaawansowane techniki miniaturyzacji pozwoliły na zmniejszenie o ponad 85% masy oraz wymiarów urządzenia w porównaniu do rozwiązania tradycyjnego, zachowując pełny potencjał i możliwości diagnozy.

Navigator nano należy do nowej generacji urządzeń charakteryzujących się trzema podstawowymi cechami:

- zmniejszone wymiary zwiększają praktyczność zastosowań i zajmują mniej miejsca w pojeździe;

- posiada ergonomiczny kształt i wpinany jest bezpośrednio do gniazda diagnostycznego;

- komunikacja bezprzewodowa: dzięki własnemu zasilaniu i komunikacji bezprzewodowej Bluetooth, mechanik może obsługiwać Navigатора nano w odległości do 100 metrów;

- wszechstronność auto-diagnozy, dokładność, kompletność i zakres diagnostyki gwarantowane są przez oprogramowanie operacyjne IDC4 TEXA oraz zgodność z protokołem J2534 PASS-THRU.

Navigator nano został zaprojektowany zgodnie z filozofią TEXA proponującą diagnostykę w oparciu o 2 jednostki, w celu zwiększenia wygody i wszechstronności bezprzewodowych rozwiązań przenośnych. Nie jest kompatybilny ze standardowymi komputerami klasy PC, a tylko z wyświetlaczami TEXA: .

Umożliwia to mechanikowi wyciągnięcie maksymalnych korzyści z urządzenia, zapewniając rzeczywistą poprawę organizacji pracy w zakresie funkcjonalności i szybkości. Mechanik w rzeczywistości posiada cały szereg dodatkowych informacji do swojej dyspozycji, takich jak schematy elektryczne, karty danych technicznych, karty podzespołów i biuletyny techniczne, podające prawidłowe procedury usuwania najczęściej

spotykanych usterek. Wszystkie informacje poparte zdjęciami i filmami, które można oglądać bezpośrednio na narzędziu diagnostycznym.

W przypadku, gdy warsztat dysponuje łączem internetowym, może skorzystać z dobrze znanych funkcji „szukaj-rozwiazane problemy” powered by Google i TGS2.

Innowacyjna aplikacja pozwala wykonać naprawy najczęstszych usterek oraz przeglądów

