

Urządzenia

na stacji kontroli pojazdów

Nowelizowane już po raz kolejny przepisy w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów przyniosły tym razem rewolucyjne zmiany dotyczące urządzeń diagnostycznych.

Nowe przepisy zostały wprowadzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. (D.U. nr 25/2005 poz. 209).

Jedną ze zmian polega na zmniejszeniu ilości obowiązkowych urządzeń, w które stacja ma być wyposażona. Urządzeniami, które w porównaniu z poprzednim rozporządzeniem nie stanowią już obowiązkowego wyposażenia stacji kontroli pojazdów, są: tester luzu sumarycznego na kole kierownicy, tester szczelności instalacji gazowych i rozpędzarka do uniesionych kół pojazdów.

Rewolucyjność zmian polega jednak na innych uregulowaniach. Po pierwsze zrezygnowano z konieczności certyfikacji typów pewnych urządzeń, a mianowicie:

- ▶ urządzeń do podnoszenia osi, jak i całych pojazdów,
- ▶ przyrządów do pomiaru zbieżności kół jezdnych lub urządzeń do oceny prawidłowości ustawienia tych kół,
- ▶ przyrządów do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdów,
- ▶ dymomierzy,
- ▶ przyrządów do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa,
- ▶ urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jezdными pojazdów, a także przyrządów podlegających prawnej kontroli metrologicznej, jak:
- ▶ analizatorów spalin,

- ▶ mierników dźwięku,
- ▶ urządzeń do pomiaru i regulacji ciśnienia w ogumieniu.

Po drugie, pozostałe urządzenia podlegają ocenie zgodności z wymaganiami, które po raz pierwszy są określone w dokumencie oficjalnym stanowiącym załącznik do ww. rozporządzenia. Są to:

- ▶ wszystkie rodzaje urządzeń do kontroli działania hamulców, tzn: rolkowe, płytowe i opóźnieniomierze;
- ▶ przyrządy do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy;
- ▶ przyrządy do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu;
- ▶ urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia zawieszenia pojazdów o dmc do 3,5t;
- ▶ czynniki OBDII/EOBD;
- ▶ przyrządy do pomiaru współczynnika przepuszczalności świateł szybach pojazdów.

Pozwolę sobie podzielić się własnymi spostrzeżeniami na temat tych uregulowań. Odnośnie certyfikowanych wyrobów dla użytkownika niewiele się zmienia. Przy decyzji zakupu urządzeń należy kierować się posiadaniem przez nie certyfikatem zgodności typu z wymaganiami Ministra Infrastruktury. Różnica polega na tym, że Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie nie jest już jedynym podmiotem wystawiającym te certyfikaty. Może nim być każda instytucja, która uzyska w tym zakresie akredytację w polskim systemie akredytacji. System ten jest nadzorowany przez Polskie Centrum Akredytacji – szczegóły dla zainteresowanych www.pca.gov.pl. Należy się zatem spodziewać w najbliższym czasie

pewnego rodzaju konkurencji pomiędzy jednostkami certyfikującymi. Może to oznaczać tylko jedno – same korzyści.

Korzyści to obniżka cen badań certyfikacyjnych, co niewątpliwie prowadzi do wzrostu dostępności urządzeń na rynku. Wzrost ilości urządzeń dostępnych na rynku nieuchronnie prowadzi bądź do zmniejszenia ich ceny, bądź do zwiększenia różnorodności, a także wzrostu ich jakości. W obu przypadkach klient finalny zyskuje.

Jeszcze jedną uwagę dla kupujących. Nie słyszałem o żadnym wydanym certyfikacie na zgodność z nowymi wymaganiami Ministra, a życie nie lubi pustki, tak więc można spokojnie nabywać urządzenia posiadające certyfikat ITS, gdyż wymagania tegoż instytutu z pobieżnej lektury porównawczej zawierają w sobie wymagania Ministra i powinny być respektowane przez Transportowy Dozór Techniczny.

~ Odnośnie następnej grupy urządzeń, przy których zrezygnowano z certyfikacji, a podlegają prawnej kontroli metrologicznej, uważam, że jest to nad wyraz słuszną decyzją. Urządzenia te i tak podlegały już kontroli znacznie dokładniejszej niż certyfikacja, gdyż dotyczącej każdego egzemplarza, a nie tylko typu urządzenia. Dodatkowe badania certyfikacyjne były dotychczas dla nich już tylko niepotrzebnym obciążeniem fiskalnym, niewątpliwie wpływającym na cenę i dostępność urządzeń.

Jest tu jednak jedno niedomówienie. Przepisy metrologiczne dopuszczają różne klasy dokładności urządzeń pomiarowych. Na przykład analizator spalin klasy 0 i klasy 2 to zupełnie różne urządzenia. Szkoda, że

Minister Infrastruktury nie ustalił w rozporządzeniu minimalnych wymagań klasy dokładności dla tych urządzeń. Może to stwarzać wątpliwości przy zakupie urządzeń diagnostycznych na potrzeby stacji kontroli pojazdów.

Dla właścicieli stacji kontroli pojazdów w ww. regulacje oznaczają w skrócie to, że trzy rodzaje urządzeń należy nabywać wyłącznie ze świadectwem legalizacji i jest to jedyny dokument poza świadectwem CE, który jest obowiązkowo potrzebny do użytkowania ich na skp.

Pozostała jeszcze grupa urządzeń obowiązkowych niepodlegających żadnej certyfikacji. Za taką nie można uznać oświadczeń producenta na zgodność z CE, mówiącej o bezpieczeństwie użytkowania, co dotyczy praktycznie wszystkich urządzeń wprowadzanych do obrotu na terenie Unii Europejskiej. Muszę tu zaznaczyć, że regulacje Ministra Infrastruktury poszły dalej niż oceniając dostawców urządzeń, którzy uwzględnili, że certyfikacji powinni podlegać urządzenia pomiarowe, natomiast pozostałe pomocnicze już nie. Ostatecznie w tej grupie mamy również urządzenia pomiarowe. Ponadto wolność wyboru urządzeń składa większą odpowiedzialność na ręce kupujących, jak i sprzedających. Zakupione urządzenie musi wszak służyć do wykonania czynności sprawdzających, wyznaczonych przez ustawodawcę do oceny sprawności technicznej

badanych pojazdów. Inwestor przed podjęciem decyzji zakupu będzie musiał wiedzieć, jaki zakres czynności sprawdzających musi przeprowadzić i czy oferowane mu urządzenie jest w stanie temu podołać. Mimo że odpowiedź na to pytanie nie jest łatwa, nie jest to powód, aby rezygnować z wolności wyboru. Co w takim wypadku ma zrobić inwestor? Jeśli posiada wystarczającą wiedzę lub ma odpowiednich doradców, może się kierować tą wiedzą i podjąć słuszną decyzję. Co ma natomiast zrobić, jeśli nie ma dostępu do takiej wiedzy, a nie chciałby popełnić błędu? Jest tu miejsce dla uznanych jednostek naukowo-badawczych, które mogą się podjąć takiej oceny za nich. Myślę zatem, że po pewnym czasie możemy wrócić do jakiejś formy kontroli, która będzie miała tę przewagę nad poprzednią, że będzie dobrowolna. Może ona polegać na rekomendacji do używania na stacjach kontroli pojazdów badanych urządzeń. Wspomniana rekomendacja istniałaby poza obowiązkiem certyfikacji, stanowiąc dla inwestorów wskazówkę, a nie przymus. Wartość danej rekomendacji byłaby równoważna prestiżowi oceniającej jednostki.

Wolność wyboru otwiera nam drogę do zakupu urządzeń wyższej jakości i o większych możliwościach. Dla nich dotychczasowy obowiązek certyfikacji blokował dostęp do rynku ze względów fiskalnych, gdyż

zbyt wysokie koszty certyfikacji preferowały masowy wyrób spełniający minimalne wymagania. Oczywiście wolny wybór otwiera drogę również urządzeniom o niskiej jakości i o zbyt małych możliwościach pomiarowych, które nie były w stanie dotychczas spełnić wymogów certyfikacji.

Jest oczywiste, że w obecnej sytuacji wreszcie znajdą nabywców te pierwsze urządzenia i niestety te drugie również. Tę drugą ewentualność w gospodarce rynkowej eliminuje rynek. Niestety w przypadku badań technicznych pojazdów nadal w większości obowiązuje zasada, że klient nie przyjeżdża na stację diagnostyczną aby uzyskać pewność, że jego pojazd jest sprawny technicznie i nie zagraża bezpieczeństwu, a jedynie po uzyskaniu pieczątki.

Dopóki to się nie zmieni trzeba wierzyć, że służby kontrolujące stacje będą w stanie sprawdzić kompetencję lub ich brak w badanych stacjach kontroli pojazdów poprzez np. sprawdzenie czy zakupione urządzenia diagnostyczne mogą służyć do wyznaczonych im celów.

Podsumowując, właściciele stacji kontroli pojazdów uzyskali w nowym rozporządzeniu pewną wolność – wolność wyboru. Ta wolność jest również powiązana z odpowiedzialnością i należy ją wykorzystać z rozumem, czego wszystkim życzę.