

Nowa rola analizatora – kontrola

Analizator spalin jest urządzeniem obecnym w warsztacie samochodowym od wielu lat. Jego rola natomiast ewoluuje, kiedyś był urządzeniem diagnostycznym, dzisiaj głównie kontrolnym. Ciągłe jednak nowoczesny warsztat nie może się bez niego obyć.

Analizator spalin jest urządzeniem przydatnym w warsztacie i niezbędnym w Stacji Kontroli Pojazdów. W kontroli pojazdów na SKP ustawodawca dopuszcza sprawdzenie emisji spalin, albo poprzez analizator spalin albo poprzez czytnik informacji układu EOBD/OBDII. Naturalnym zatem się stało, że nowoczesne urządzenie do kontroli emisji zawiera obie te funkcje, a jeszcze lepiej jeśli jest połączone z dymomierzem optycznym spalin silników wysokoprężnych. Takie połączenie trzech urządzeń nie tylko daje możliwość kompleksowej kontroli wszystkich pojazdów, ale również przynosi wymierne korzyści ze współpracy czytnika EOBD/OBDII z analizatorem, a zwłaszcza dymomierzem. Po pierwsze czytnik EOBD/OBDII korzysta z wyświetlacza i drukarki będącej przeważnie standardowym wyposażeniem analizatora. Eliminuje to konieczność czasochłonnego podłączania czytnika do komputera. Z drugiej strony czytnik EOBD/OBDII może pełnić funkcje sondy obrotów dla

analizatora i dymomierza. W nowoczesnych samochodach zapięcie tradycyjnej sondy obrotów silników iskrowych jest utrudnione ze względu na konieczność demontażu osłon silnika. W przypadku silników wysokoprężnych z układem common rail jest to wręcz niemożliwe, tzn. bezcelowe bo przewody paliwowe nie dostarczą informacji o obrotach silnika. Zatem wykorzystanie czytnika EOBD/OBDII w tradycyjnej urzędowej kontroli emisji spalin przyspiesza lub wręcz umożliwia wykonanie poprawnych pomiarów przy odpowiedniej prędkości obrotowej silnika. Analizator spalin jest również urządzeniem pomiarowym i jako takie podlega prawnej kontroli metrologicznej w formie obowiązkowej legalizacji ponownej co 6 miesięcy. Jakby tego nie było dość jego obrót jest regulowany przez dyrektywę europejską 22/2004 WE. Nie wolno wprowadzać do obrotu urządzeń które nie spełniają warunków dyrektywy. Sprzedaż nowych urządzeń jest regulowana przez Ustawę o Ocenie Zgodności. Szczegóło-



wym aktem prawnym wynikającym z w/w ustawy jest Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 18 grudnia 2006 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz.U. 2007 nr 3, poz. 27). Załącznik nr 10 w/w rozporządzenia określa wymagania dla analizatorów spalin. Dokument ten jest przeniesieniem do krajowego systemu prawnego Dyrektywy Parla-

mentu Europejskiego i Rady 2004/22/WE z 31 marca 2004 r. w sprawie przyrządów pomiarowych, zwanej potocznie MID od słów Measuring Instruments Directive. W skrócie, w myśl zapisów tych aktów producent deklaruje spełnienie stawianych tam warunków poprzez wystawienie stosownej deklaracji zgodności. Deklaracja ta jest jedynym dokumentem potrzebnym



użytkownikowi do legitymowania organom kontroli legalności posiadanego urządzenia. Producent aby poprawnie wystawić taką deklarację ma trzy możliwe drogi do spełnienia warunków dyrektywy:

1. Badanie typu analizatora (moduł B), połączone z zapewnie-

niem jakości produkcji (moduł D);
2. 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 notyfi-



owane komisji europejskiej. Ich wykaz można znaleźć na stronie internetowej <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando>.

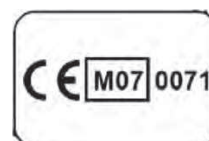
Z powyższego dla użytkownika wynika konkretne zagrożenie zakupu analizatora spalin z wadą prawną. Wada ta może wynikać z zaniedbania bądź celowego działania producenta/sprzedawcy mogącego zasugerować kupującemu spełnienie warunków dyrektywy bez wystarczających do tego podstaw.

Zdarzają się przypadki, że producent deklaruje zgodności z dyrektywą jedynie na podstawie poprawnie wykonanego badania zatwierdzenia typu (modułu B), zapominając, że nie jest to warunek wystarczający, nie wspominając o przypadkach gdy nawet brak w/w zatwierdzenia typu.

Warto zatem, aby świadomy kupujący nowe wyposażenie zwrócił uwagę na poprawność wystawienia deklaracji zgodności, co może mu w przyszłości zaoszczędzić problemów.

Wracając do legalizacji ponownej analizatorów spalin, trzeba dodać, że z chwilą zakupu analizatora spalin na jego użytkownika zaczyna ciążyć obowiązek legalizacji ponownej. 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 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 analizatorów wprowadzanych do obrotu na podstawie ustawy O Ocenie Zgodności ustawodawca określa termin pierwszej legalizacji ponownej na 1 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.) precyzyjnie szczegółowo jako 1 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. Oto przykładowy wzór takiego oznakowania:



Oznaczenie CE informuje o zgodności z dyrektywą (w tym wypadku MID) i wyprodukowaniu urządzenia w roku 2007. Następujące cyfry informują w tym przypadku o fakcie wykonania badania typu przez jednostkę notyfikowaną nr 0071. (LNE) 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. Obecnie na rynku jest znacznie mniej dostawców analizatorów spalin niż było to na przykład w latach 90-tych ubiegłego wieku. Nastąpiła konsolidacja rynku. Niektórzy producenci zaprzestali działalności lub zostali „wchłonięci” przez inne firmy. Niemniej w dalszym ciągu klienci mają z czego wybierać. Nowoczesne analizatory są obecnie mniejsze i lżejsze. Jak wspomniałem powyżej są to przeważnie urządzenia modułowe umożliwiające rozbudowę do kompletnych stacji diagnostycznych. Wreszcie nowoczesny analizator wysokiej klasy spełnia również najwyższą klasę dokładności „0”. Klasa dokładności zapewnia wyższą dokładność pomiarów. Dla niskich stężeń np. tlenku węgla różnica dopuszczalnych błędów pomiędzy analizatorem spalin klasy 0 i 1 jest dwukrotna, a pomiędzy analizatorem klasy 0 i 2 nawet ponad sześciokrotna.

Mariusz Nowicki

Kierownik Laboratorium HAIK