

ZMIANY W UMOWIE ADR 2017 I ICH KONSEKWENCJE DLA BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW W POLSCE

W artykule omówione zostały zmiany w umowie ADR 2017 dotyczące wymagań, odnośnie do konstrukcji pojazdów i ich konsekwencje dla obowiązkowych badań technicznych pojazdów w Polsce. Zmiany dotyczą także niektórych dokumentów przedstawianych do badania związanych z dopuszczeniem pojazdów ADR oraz wystawianych przez uprawnionego diagnostę samochodowego po wykonaniu przedmiotowego badania dodatkowego.

WSTĘP

Artykuł stanowi przekrojową analizę zmian w regulacjach prawnych odnoszących się do przewozu towarów ADR a w szczególności wymagań dla jednostek transportowych wprowadzonych w roku 2017 w europejskim przewozie materiałów niebezpiecznych. Ponadto niniejszy materiał przedstawia implementację zapisów umowy ADR do krajowych regulacji prawnych odnoszących się do wymagań przedmiotowych jednostek transportowych. Ze względu na brak obowiązkowych kursów doszkalających dla diagnostów w Polsce, naszym zdaniem szczególnie ważne jest uwzględnienie i opis tych zmian, które są istotne podczas przeprowadzania badania technicznego przez uprawnionego diagnostę samochodowego.

Zgodnie z art. 81 ust. 11 pkt. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd, który ma być używany jako odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. [1] Pojazdy, które podlegają ww. badaniom oraz wymagania co do ich konstrukcji są zdefiniowane i określone w części 9 ADR. Z dniem 1 lipca 2017 roku zaczął obowiązywać nowy tekst umowy ADR, który wprowadził wiele zmian istotnych z punktu widzenia przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów.

Nowe wymagania, które mają być weryfikowane przez uprawnionego diagnostę samochodowego, spowodowały potrzebę dodatkowych informacji w obowiązkowej dokumentacji przedkładanej do badania technicznego oraz w wystawianym do niego zaświadczeniu.

Jednocześnie zgodnie z punktem 1.6.5.4 działu 1.6 przepisów przejściowych umowy ADR, wymagania dotyczące konstrukcji pojazdów EX/II, EX/III, AT, FL, OX zawarte w części 9 obowiązujące do 31 grudnia 2016 roku, mogą być stosowane do 31 marca 2018 roku.

Warto podkreślić, że zgodnie z powyższym nowe wymagania zawarte w części 9 zaczynają ostatecznie obowiązywać od 1 kwietnia 2018 r z wyjątkiem zezwoleń dla pojazdów wcześniej użytkowanych jako ADR (patrz pkt. 1.6 niniejszego artykułu). [2]

1. ZAKRES ZMIAN W CZĘŚCI 9 ADR DOTYCZĄCEJ WYMAGAŃ KONSTRUKCJI I DOPUSZCZENIA POJAZDÓW

1.1. Pojazd OX

Usunięto wszelkie zapisy dotyczące pojazdu OX, co oznacza, że w ogóle nie klasyfikuje się takiego typu pojazdu do przewozu towarów ADR pod względem wymagań konstrukcji i dopuszczenia do ruchu.

Pojazd OX oznaczał pojazd przeznaczony do przewozu materiałów utleniających (wzmagających palenie): nadtlenu wodoru, stabilizowanego lub nadtlenu wodoru stabilizowanego w roztworze wodnym, o zawartości nadtlenu wodoru przekraczającej 60% (klasa 5.1, UN 2015).

Zgodnie z zapisami umowy ADR 2017, do przewozu ww. substancji stosuje się pojazd typu FL, czyli pojazd przeznaczony do przewozu cieczy i gazów zapalnych.

Transportowy Dozór Techniczny jest jednostką odpowiedzialną w Polsce za wydawanie świadectwa dopuszczenia pojazdów przewożących niektóre towary niebezpieczne zgodnie z umową ADR zgodnie z pkt. 9.1.3.5 ADR.

Od dnia 1 lipca 2017 r. obowiązuje nowy wzór świadectwa dopuszczenia wg załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 30 czerwca 2017 r. poz. 1309 zmieniającego rozporządzenie w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR.



Rys. 1. Aktualne świadectwo dopuszczenia nie zawierające pojazdu typu OX (załącznik nr 1, Dz. U. z 2016 poz. 1309) [3]

Poprzednia wersja świadectwa dopuszczenia (załącznik nr 2) i ich warianty wydane przed dniem wejścia w życie ww. rozporządzenia zachowują swoją ważność.



Rys. 2. Świadectwo dopuszczenia zawierające pojazd typu OX (załącznik nr 2, Dz. U. z 2016 poz. 1309) [3]

1.2. Pojazd EX/II

Wprowadzono wymagania dla pojazdu EX/II (pojazd przeznaczony do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych klasy 1 w mniejszych ilościach - zgodnie z pkt. 7.5.5.2 ADR) w zakresie wyposażenia elektrycznego.

Przewody elektryczne

Instalacja elektryczna powinna być zaprojektowana, zbudowana i zabezpieczona w taki sposób, aby uniemożliwić wywołanie niezamierzonego zapłonu lub zwarcia w normalnych warunkach użytkownika pojazdów.

Przewody elektryczne powinny być odpowiednio izolowane i spełniać wymagania określone w normach ISO 16750-4:2010 i ISO 16750-5:2010 oraz ISO 6722-1:2011 + Cor 01:2012 lub ISO 6722-2:2013.

Zabezpieczenia dodatkowe

Dotyczy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r.

Przewody umieszczone za tylną ścianą kabiny kierowcy i na przyczepach powinny być dodatkowo zabezpieczone w celu zminimalizowania możliwości wystąpienia niezamierzonego zapłonu lub zwarcia w razie uderzenia lub deformacji.

Zabezpieczenie dodatkowe powinno być odpowiednie do warunków panujących w trakcie normalnego użytkowania pojazdu i jest wystarczające, jeżeli zastosowano przewody wielożyłowe zgodnie z normą ISO 14572:2011.

Przewody czujników prędkości obrotowej kół nie wymagają zabezpieczenia dodatkowego.

Furgony powstałe w trakcie jednoetapowej zabudowy, których przewody za tylną ścianą kierowcy są chronione przez karoserię, są uznawane za zgodne z wymaganiami.

Napięcie

Napięcie znamionowe instalacji elektrycznej nie powinno przekraczać 25 V dla prądu przemiennego lub 60 V dla prądu stałego.

Wyższe napięcia są dopuszczalne w galwanicznie odizolowanych elementach instalacji elektrycznej, pod warunkiem, że elementy te są umieszczone w odległości większej niż 0,5 m od zewnętrznych powierzchni przedziału ładunkowego lub cysterny.

Dodatkowo systemy pracujące pod napięciem wyższym niż 1000 V dla prądu przemiennego lub 1500 V dla prądu stałego powinny znajdować się w zamkniętej obudowie.

Jeżeli stosowane są lampy ksenonowe, to dopuszczone są tylko lampy mające zapłonniki zintegrowane.

Akumulatory

Zaciski akumulatorów powinny być izolowane elektrycznie lub zabezpieczone izolującą pokrywą obudowy.

Jeżeli akumulatory, które mogą wydzielać gaz palny nie znajdują się pod pokrywą przedziału silnikowego, to powinny być umieszczone w wentylowanej obudowie.

Główny wyłącznik akumulatora

Wyłącznik powinien przerwać obwody w ciągu 10 sekund od uruchomienia urządzenia sterującego.

Złącza przewodów przy głównym wyłączniku akumulatora powinny mieć stopień ochrony IP 65, zgodnie z normą IEC 60529.

Bezpieczniki i wyłączniki

Dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r.

Wszystkie obwody powinny być zabezpieczone bezpiecznikami topikowymi lub wyłącznikami automatycznymi z wyjątkiem następujących obwodów:

- od akumulatora do układu rozruchu zimnego silnika;
- od akumulatora do alternatora;
- od alternatora do skrzynki z bezpiecznikami topikowymi lub z wyłącznikami automatycznymi;
- od akumulatora do rozrusznika;
- od akumulatora do zespołu sterowania układem hamowania długotrwałego w przypadku, gdy układ ten jest urządzeniem elektrycznym lub elektromagnetycznym;
- od akumulatora do elektrycznego mechanizmu podnoszenia osi składowej.

Niezabezpieczone obwody, wymienione powyżej, powinny być możliwie najkrótsze.

Oświetlenie

Nie dopuszcza się stosowania źródeł światła z trzonkiem gwintowanym.

Połączenia elektryczne pomiędzy pojazdami samochodowymi a przyczepami

Dotyczy pojazdów silnikowych przystosowanych do ciągnięcia przyczep oraz przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r.

Połączenia elektryczne powinny być zaprojektowane w sposób zabezpieczający je przed:

- wnikaniem wilgoci i brudu; łączone elementy powinny mieć stopień ochrony co najmniej IP 54 zgodnie z normą IEC 60529,
- przypadkowym rozłączeniem; złącza powinny spełniać wymagania określone w paragrafie 5.6 normy ISO 4091:2003, powyższe wymagania uznaje się za spełnione:
- w przypadku złącz znormalizowanych specjalnego przeznaczenia zgodnych z normami ISO 12098:2004, ISO 7638, EN 15207:2014 lub ISO 25981:2008;
- gdy połączenia elektryczne stanowią część automatycznego systemu sprzęgającego zgodnie z Regulaminem Nr 55 EKG ONZ.

Połączenia elektryczne służące innym celom związanym z prawidłowym funkcjonowaniem pojazdów lub ich wyposażenia mogą być używane pod warunkiem, że spełniają ww. wymagania.

Zezwolenia dla pojazdów wcześniej użytkowanych jako ADR

Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do eksploatacji przed 1 stycznia 2003 r., których wyposażenie elektryczne nie spełnia aktualnych wymagań (pkt. 9.2.2, 9.3.7, 9.7.8 ADR - wyposażenie elektryczne), lecz spełnia odpowiednie wymagania obowiązujące do 30 czerwca 2001 r., mogą być używane nadal.

Układ hamulcowy, układ przeciwblokujący

Dotyczy wszystkich pojazdów samochodowych oraz przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r.

Przyczepy zarejestrowane po raz pierwszy przed 1 lipca 1995 r., wyposażone w układ przeciwoślizgowy zgodny z Regulaminem 13 EKG ONZ seria poprawek 06, lecz niezgodny z wymaganiami układu przeciwblokującego kategorii A, mogą być używane nadal.

Układ hamowania długotrwałego

Wymagania techniczne dla układu hamulcowego oraz w zakresie zapobiegania ryzyku pożarowemu.

Dotyczy pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton oraz pojazdów samochodowych przystosowanych do ciągnięcia przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 10 ton zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r. Układ hamowania długotrwałego powinien spełniać wymagania określone w badaniu typu IIA.

Zapobieganie ryzyku pożarowemu

Zbiorniki paliwa ciekłego powinny spełniać wymagania Regulaminu nr 34 EKG ONZ (Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do zabezpieczeń przeciwpożarowych).

Pojazdy ADR zarejestrowane przed 1 kwietnia 2018 r., z zamontowanymi zbiornikami paliwa niedopuszczonymi zgodnie z Regulaminem nr 34 EKG ONZ, mogą być nadal używane.

Zbiorniki i butle – odpowiednio – LNG oraz CNG powinny spełniać odpowiednie wymagania Regulaminu nr 110 EKG ONZ (Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów wykorzystujących do napędu LNG lub CNG).

Zbiorniki LPG powinny spełniać odpowiednie wymagania Regulaminu nr 67 EKG ONZ.

Otwory wylotowe urządzeń lub zaworów obniżających ciśnienie zbiorników paliwowych zawierających paliwa gazowe nie powinny być skierowane w kierunku wlotów powietrza, zbiorników paliwa, ładunku lub gorących części pojazdu i nie powinny być skierowane w stronę zamkniętych przestrzeni, innych pojazdów, urządzeń zewnętrznych z poborem powietrza (tj. klimatyzacji), wlotów powietrza do silnika lub układów wydechowych. Przewody układu paliwowego nie powinny być montowane do zbiorników zawierających ładunek.

1.3. Pojazd EX/III

Wprowadzono nowe wymogi dla pojazdu EX/III (pojazd przeznaczony do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych klasy 1 w większych ilościach - zgodnie z pkt. 7.5.5.2 ADR) w zakresie wyposażenia elektrycznego.

Przewody elektryczne

Wymagania są takie jak dla EX/II, czyli w stosunku do poprzedniej wersji umowy ADR pojawiło się odniesienie do konkretnych numerów norm. Zgodność z normami uprawniony diagnosta jest w stanie potwierdzić właściwie jedynie poprzez porównanie z wiarygodnym dokumentem od producenta lub ew. po odczytaniu szczegółowego odczytania.

Zabezpieczenia dodatkowe

Punktu dotyczącego zabezpieczeń dodatkowych nie było w poprzedniej wersji umowy ADR i pojawił się w efekcie przerehabrowania tekstu (usunięto odpowiedni punkt 9.2.2.6 dotyczący wymagań dla instalacji elektrycznej umieszczonej za tylną ścianą kabiny kierowcy).

Wymagania są takie jak dla pojazdu EX/II z tą różnicą, że dotyczą wszystkich pojazdów

Napięcie, Akumulatory, Bezpieczniki i wyłączniki, Oświetlenie, Połączenia elektryczne pomiędzy pojazdami samochodowymi a przyczepami

Wymagania są takie jak dla pojazdu EX/II z tą różnicą, że dotyczą wszystkich pojazdów.

Zezwolenia dla pojazdów wcześniej użytkowanych jako ADR

Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do eksploatacji przed 1 stycznia 2003 r., których wyposażenie elektryczne nie spełnia aktualnych wymagań (pkt. 9.2.2, 9.3.7, 9.7.8 ADR - wyposażenie elektryczne), lecz spełnia odpowiednie wymagania obowiązujące do 30 czerwca 2001 r., mogą być używane nadal.

Układ hamulcowy, układ przeciwblokujący

Dotyczy wszystkich pojazdów samochodowych oraz przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r.

Dla wcześniej rejestrowanych dotyczy pojazdów samochodowych o DMC powyżej 16 ton oraz pojazdów samochodowych przystosowanych do ciągnięcia przyczep oraz przyczep o DMC powyżej 10 ton.

Pojazdy samochodowe powinny być wyposażone w układ przeciwblokujący kategorii 1, natomiast przyczepy w układ przeciwblokujący kategorii A.

Przyczepy zarejestrowane po raz pierwszy przed 1 lipca 1995 r., wyposażone w układ przeciwoślizgowy zgodny z Regulaminem 13 EKG ONZ seria poprawek 06, lecz niezgodny z wymaganiami układu przeciwblokującego kategorii A, mogą być używane nadal.

Układ hamowania długotrwałego

Wymagania w stosunku do poprzedniego tekstu umowy ADR się nie zmieniły, natomiast zastąpiono nazwę „zwalniacz” terminem „układ hamowania długotrwałego”.

1.4. Pojazd AT

Wprowadzono nowe wymogi dla pojazdu AT (pojazd, inny niż pojazd EX/III lub FL oraz inny niż MEMU, przeznaczony do przewozu towarów niebezpiecznych w cysternach stałych, cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub MEGC o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³ - zgodnie z pkt. 9.1.1.2 ADR).

Zabezpieczenia dodatkowe

Dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy, po 31 marca 2018 r.

Przewody umieszczone za tylną ścianą kabiny kierowcy i na przyczepach powinny być dodatkowo zabezpieczone w celu zminimalizowania możliwości wystąpienia niezamierzonego zapłonu lub zwarcia w razie uderzenia lub deformacji.

Zabezpieczenie dodatkowe powinno być odpowiednie do warunków panujących w trakcie normalnego użytkowania pojazdu i jest wystarczające, jeżeli zastosowano przewody wielożyłowe zgodnie z normą ISO 14572:2011.

Przewody czujników prędkości obrotowej kół nie wymagają zabezpieczenia dodatkowego.

Furgony powstałe w trakcie jednoetapowej zabudowy, których przewody za tylną ścianą kierowcy są chronione przez karoserię, są uznawane za zgodne z wymaganiami.

Połączenia elektryczne pomiędzy pojazdami samochodowymi, a przyczepami

Dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r.

Połączenia elektryczne powinny być zaprojektowane w sposób zabezpieczający je przed:

- wnikaniem wilgoci i brudu; łączone elementy powinny mieć stopień ochrony co najmniej IP 54 zgodnie z normą IEC 60529,
- przypadkowym rozłączeniem; złącza powinny spełniać wymagania określone w paragrafie 5.6 normy ISO 4091:2003, powyższe wymagania uznaje się za spełnione:
- w przypadku złącz znormalizowanych specjalnego przeznaczenia zgodnych z normami ISO 12098:2004, ISO 7638, EN 15207:2014 lub ISO 25981:2008;
- gdy połączenia elektryczne stanowią część automatycznego systemu sprzęgającego zgodnie z Regulaminem Nr 55 EKG ONZ.

Połączenia elektryczne służące innym celom związanym z prawidłowym funkcjonowaniem pojazdów lub ich wyposażenia mogą być używane pod warunkiem, że spełniają ww. wymagania.

Układ hamulcowy, układ przeciwblokujący

Wymagania takie jak dla EX/III.

Układ hamowania długotrwałego

Wymagania takie jak dla EX/III.

Urządzenia sprzęgające pojazdów samochodowych i przyczep

Urządzenie sprzęgające pojazdów samochodowych i przyczep zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 marca 2018 r. powinny spełniać wymagania techniczne Regulaminu nr 55 EKG ONZ wraz z późniejszymi zmianami, zgodnie z podanymi w niej terminami.

Zapobieganie innym rodzajom ryzyka związanego z paliwami

Dodano nowy punkt 9.2.7 związany z ryzykiem związanym z paliwem zasilającym o treści: instalacje paliwowe silników zasilanych LNG powinny być tak wyposażone i umieszczone, aby nie narażać ładunku z powodu niskiej temperatury gazu.

1.5. Pojazd FL

Wprowadzono nowe wymogi dla pojazdu FL (pojazd do przewozu materiałów ciekłych, gazów palnych, nadtlenu wodoru cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub MEGC o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³- zgodnie z pkt. 9.1.1.2 ADR).

Zmiany takie jak w przypadku AT z tą różnicą, że zabezpieczenia dodatkowe i połączenia elektryczne dotyczą wszystkich pojazdów niezależnie od daty pierwszej rejestracji.

Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do eksploatacji przed 1 stycznia 2003 r., których wyposażenie elektryczne nie spełnia aktualnych wymagań (pkt. 9.2.2, 9.3.7, 9.7.8 ADR - wyposażenie elektryczne), lecz spełnia odpowiednie wymagania obowiązujące do 30 czerwca 2001 r., mogą być używane nadal.

1.6. Zezwolenia dla pojazdów wcześniej użytkowanych jako ADR nie spełniających nowych wymagań konstrukcyjnych

Wymagania ogólne

Pojazdy kompletne lub skompletowane, na które wydano homologację typu przed 31 grudnia 2002 r. zgodnie z Regulaminem nr 105 EKG ONZ (Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych w odniesieniu do ich szczególnych cech konstrukcyjnych) wraz z poprawkami serii 01 lub zgodnie z odpowiednimi przepisami Dyrektywy 98/91/WE (odnosząca się do pojazdów silnikowych i ich przyczep, przeznaczonych do transportu drogowego towarów niebezpiecznych), nieodpowiadające wymaganiom dotyczącym konstrukcji pojazdów (pkt. 9.2 ADR), ale odpowiadające wymaganiom dotyczącym konstrukcji pojazdów

podstawowych obowiązującymi do 30 czerwca 2001 r., mogą być nadal dopuszczone do ruchu przed 1 lipca 2003 r.

Pojazdy EX/II i EX/III dopuszczone po raz pierwszy przed 1 lipca 2005 r., które spełniają wymagania obowiązujące do 31 grudnia 2004 mogą być używane nadal.

Przyczepy zarejestrowane po raz pierwszy przed 1 lipca 1995 r., wyposażone w układ przeciwoślizgowy zgodny z Regulaminem 13 EKG ONZ seria poprawek 06, lecz niezgodny z wymaganiami układu przeciwblokującego kategorii A, mogą być używane nadal.

Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy przed 1 kwietnia 2018 r. dopuszczone jako pojazd OX mogą być używane nadal do przewozu materiału UN 2015 czyli nadtlenu wodoru, stabilizowanego lub nadtlenu wodoru stabilizowanego w roztworze wodnym, o zawartości nadtlenu wodoru przekraczającej 60%.

Odnosnie corocznego badania technicznego pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy lub dopuszczonych do ruchu przed 1 kwietnia 2018 r., dopuszczonych jako pojazd OX, mogą być stosowane nadal wymagania dotyczące konstrukcji i dopuszczenia (cz. 9 ADR) obowiązujące do 31 grudnia 2016 r.

Świadectwa dopuszczenia pojazdów OX według wzoru określonego i obowiązującego do 31 grudnia 2016 r., mogą być używane nadal.

Wyposażenie elektryczne

Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do eksploatacji przed 1 stycznia 2003 r., których wyposażenie elektryczne nie spełnia aktualnych wymagań (pkt. 9.2.2, 9.3.7, 9.7.8 ADR), lecz spełnia odpowiednie wymagania obowiązujące do 30 czerwca 2001 r., mogą być używane nadal.

Pojazdy zarejestrowane przed 1 kwietnia 2018 r., które nie spełniają wymagań dotyczących głównego wyłącznika akumulatora (pkt. 9.2.2.8.5 ADR) oraz przewodów elektrycznych w zakresie odpowiednich norm (pkt. 9.2.2.2.1), lecz spełniają wymagania obowiązujące do 31 grudnia 2016 r., mogą być używane nadal.

Pojazdy EX/III i FL, zarejestrowane przed 1 kwietnia 2012 r., które nie spełniają wymagań dla połączeń elektrycznych pojazd-przyczepa w zakresie odporności na brud, wilgoć i zabezpieczenia przed rozłączeniem (pkt. 9.2.2.6.3 ADR) służących innym celom, lecz spełniają wymagania obowiązujące do 31 grudnia 2010 r., mogą być nadal używane.

Zapobieganie ryzyku pożarowemu - zbiorniki paliwa

Pojazdy zarejestrowane przed 1 kwietnia 2018 r., z zamontowanymi zbiornikami paliwa niedopuszczonymi zgodnie z Regulaminem nr 34 EKG ONZ EKG ONZ, mogą być nadal używane.

2. ZMIANY W PRAWIE KRAJOWYM ODNOŚNIE DO ZAKRESU I SPOSOBU PRZEPROWADZANIA BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW ORAZ WZORÓW DOKUMENTÓW STOSOWANYCH PRZY TYCH BADANIACH

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach będące aktem wykonawczym do ustawy Prawo o ruchu drogowym, określa wzór dokumentu wystawianego po przeprowadzeniu dodatkowego badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych.

Od dnia 13 listopada 2018 r. obowiązuje w naszym kraju nowy wzór zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu ADR. Zgodnie z nowym wzorem zrezygnowano (wykreślono w nim pkt 5) z zamieszczenia w zaświadczeniu informacji o częściowej

homologacji odnoszącej się do wymagań stawianym pojazdom przeznaczonym do przewozu towarów niebezpiecznych.

Dziennik Ustaw – 8 – Poz. 2089

Załącznik nr 2

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O PRZEPROWADZONYM DODATKOWYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU PRZEZNACZONEGO DO PRZEWOZU NIEKTÓRZYCH TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

..... (pieczęć stacji kontroli pojazdów) (miejscowość, data)

ZAŚWIADCZENIE nr*
o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu
przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych

Marka Typ, model handlowy pojazdu
Nr rejestracyjny Data pierwszej rejestracji za granicą/w kraju
Numer identyfikacyjny VIN lub nr nadwozia (podwozia/ramy)
Kategoria pojazdu¹⁾ Rodzaj pojazdu

I. ZGODNIE Z WYNIKAMI BADANIA:

1) Pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR, z uwzględnieniem daty pierwszej rejestracji pojazdu dla określonego w tym załączniku typu pojazdu:

FL	OX	AT	EX II	EX III	MEMU ²⁾
----	----	----	-------	--------	--------------------

2) Pojazd nie odpowiada warunkom technicznym określonym dla wymienionych w tabeli typów²⁾.

II. NASTĘPNY TERMIN OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU DO DNIA:

III. INFORMACJE DODATKOWE³⁾:

- 1) Systema/elementy pojazdu-baterii/elementy pojazdu „MEMU”⁴⁾ spełniają wymagania umowy ADR, co zostało potwierdzone protokołem właściwego organu dozoru technicznego nr dnia ważnym do dnia
- 2) Zamontowany układ długotrwałego hamowania (zwalniacz) spełnia wymagania badania typu i posiada skuteczność wystarczającą dla jednostki transportowej o dopuszczalnej masie całkowitej ton⁵⁾.
- 3) Zamontowany układ przeciwblokujący kategorii
- 4) Instalacja elektryczna w przedziale ładunkowym pojazdu: „EX II” lub „EX III” odpowiada nie odpowiada⁶⁾ dodatkowym warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR dla materiałów wybuchowych klasy pierwszej, grupy zgodności I.

Rys. 3. Wzór zaświadczenia z badania dodatkowego ADR (załącznik nr 2, Dz. U. z 2017 r. poz. 2089) [4]

Ograniczono się do wskazania w pkt III „Dodatkowe informacje” tylko jednej daty obowiązkowej tzn. do najbliższego badania okresowego. Ponadto zmieniono terminologię i zastąpiono określenie „zwalniacz” na „układ długotrwałego hamowania”. Ostatnia zmiana została podyktowana nową terminologią wprowadzoną zmianami w umowie ADR 2017 r.

Zmiany wprowadzone w umowie w 2017 r. spowodowały również zmianę typu pojazdu przeznaczonego do przewozu nadtlenu wodoru, roztworu wodnego stabilizowanego, o zawartości nadtlenu wodoru wyższym niż 60%. W pojazdach rejestrowanych po 31 marca 2018 r. przewozić te produkty będzie można tylko i wyłącznie w pojazdach ADR typu „FL”, choć należy przypomnieć, że pojazdy zarejestrowane do 31 marca 2018 r. których typ została określony jako OX mogą przewozić dalej ww. towar, przy czym przy ocenie wymagań dla tego typu jednostek transportowych należy stosować zapisy poprzedniej wersji umowy ADR tj. z roku 2015 r.

Kolejną zmianą jest wprowadzenie nowej struktury numeru zaświadczenia. Numer ten obecnie przyjmuje następującą strukturę XXXXX/ZZZZZ/RRRR, gdzie:

- XXXXX oznacza 5-cio cyfrowy numer badania,
- ZZZZ/ZZZ oznacza wyróżnik okręgowe stacji kontroli pojazdów np.: WWL/111,
- RRRR oznacza pełne oznaczenie roku w którym przeprowadzone zostało badanie np.: 2018.

Pozostałe zasady zamieszczania informacji i wypełnienia ww. zaświadczenia nie zmieniły się i są opisane w objaśnieniach do wzoru zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych określonym w załącznik nr 7 do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach opublikowanym w Dzienniku Ustaw z 2015 roku poz. 776 z późn. zm.

PODSUMOWANIE

Z dniem 1 lipca 2017 roku zaczął obowiązywać nowy tekst umowy ADR 2017. Najistotniejszą zmianą z punktu widzenia przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów jest fakt, że usunięto wszelkie zapisy dotyczące pojazdu OX, co oznacza, że nie klasyfikuje się już pojazdów ADR ze względu na wymagania konstrukcyjne i dopuszczenie jako OX.

Spowodowało to konieczność dostosowania obowiązujących w tym zakresie dotychczasowych przepisów krajowych.

W tabeli wymagań technicznych części 9 ADR pojawiły się także nowe wymagania dotyczące wyposażenia elektrycznego w zakresie przewodów, napięcia, akumulatorów oraz poszerzono grupę pojazdów mających spełniać wymagania dla układu przeciwblokującego i układu hamowania długotrwałego.

Obecnie procedowane są zmiany do rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, w którym również planowane są zmiany dotyczące zaświadczenia z badania dodatkowego pojazdu ADR, uwzględniające np. uwagi odnoszące się do weryfikacji wymagań dla pojazdu typu EX/II i EX/III w zakresie oceny układu elektrycznego, w tym napięć.

BIBLIOGRAFIA

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 czerwca 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. poz. 1260 z późn. zm.)).
2. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych - ADR 2017 (opublikowana w Dz. U. z 2017 r. poz. 1119)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 30 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR (Dz. U. z 2017 r. poz. 1309).
4. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. zm.).

Changes in the European Agreement ADR 2017 and their consequences for car inspection (PTI) in Poland

The article discussed changes in the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR 2017) regarding the requirements for the construction of vehicles in the context of car inspection (PTI) in Poland. The changes also apply to some of the documents submitted for PTI inspection and issued by an authorized car diagnostician after an additional test.

Autorzy:

mgr inż. **Paweł Dziędziak** – Instytut Transportu Samochodowego - kierownik Zakładu Procesów Diagnostyczno-Obsługowych
inż. **Tomasz Nielepkowicz** – Instytut Transportu Samochodowego – biuro Patronatu Instytutu Transportu Samochodowego nad Stacjami Kontroli Pojazdów

JEL: L98 DOI: 10.24136/atest.2018.103

Data zgłoszenia: 2018.05.22 Data akceptacji: 2018.06.15