



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Wiadomość 103

Informacja od Komisji - TRIS/(2024) 0599

dyrektywa (UE) 2015/1535

Powiadomienie: 2023/0579/CZ

Przesłanie uwag Państwa Członkowskiego (Poland) (art. 5, ust. 2 dyrektywy (UE) 2015/1535). Uwagi te nie skutkują przedłużeniem okresu odroczenia.

MSG: 20240599.PL

1. MSG 103 IND 2023 0579 CZ PL 16-01-2024 05-03-2024 PL COMMS 5.2 16-01-2024

2. Poland

3A. Ministerstwo Rozwoju i Technologii,
Departament Obrotu Towarami Wrażliwymi i Bezpieczeństwa Technicznego,
Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa,
tel.: (+48) 22 411 93 94, e-mail: notyfikacjaPL@mrit.gov.pl

3B. Główny Urząd Miar
ul. Elektoralna 2, 00-139 Warszawa

4. 2023/0579/CZ - I10 - Metrologia

5. art. 5, ust. 2 dyrektywy (UE) 2015/1535

6. 1) Uwagi szczegółowe do dokumentu:

Pkt. 2.4.1. dokumentu stanowi:

„Parametr, o którym mowa w art. 3.15.2 lit. e), nie może przekraczać 1,5-krotności wartości określonej przy użyciu przyrządu pomiarowego.”

Uwaga:

Zgodnie z COST 323, jak również OIML R 134-5 (Second Draft) pkt. A.2.5 tabl. A-2 głębokość kolein nie powinna przekraczać 4 mm.

Pkt. 5.3.2.3 dokumentu stanowi:

„Odporność na wilgotność powietrza zgodnie z art. 2.2 (?) bada się na wadze w stanie włączonym, przeprowadzając dwa 24-godzinne cykle oddziaływania wilgotnym, ciepłym powietrzem o maksymalnej temperaturze 40 °C.”

Uwaga:

W dokumencie nie wskazano wartości wilgotności powietrza, jak również nie wskazano procedury oddziaływania wilgotnym powietrzem w 24-godzinnych cyklach.

W dokumencie OIML D 11:2013 pkt 10.2 zaleca się stosowanie w jednym 48-godzinnym cyklu określonej wartości wilgotności.

2) Uwagi ogólne do dokumentu:

1. Należy stwierdzić, że czeski dokument dotyczy HSWiM, chociaż nie precyzuje prędkości poruszania się ważonych pojazdów.

2. Projektowany przepis zakłada, że elementem składowym wagi HSWiM jest „urządzenie do rozpoznawania pojazdów”



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

(pkt 1.22, 1.27, 3.1 itd.).

3. Waga musi spełniać wymagania metrologiczne w temperaturach od -20 °C do +40 °C. Natomiast przetworniki nacisku i inne czujniki muszą zachowywać swoją charakterystykę metrologiczną w zakresie temperatur od -20 °C do +60 °C.

Producent dla celów zatwierdzenia typu może określić większy zakres temperatur.

4. Waga HSWIM ma mierzyć prędkość pojazdu w celu określenia, czy ta prędkość mieści się w przedziale V_{min} – V_{max} wagi. Błąd wskazania prędkości roboczej nie może przekraczać 2 km/h.

5. Błąd graniczny dopuszczalny wagi dla masy pojazdu zważonego w ruchu wynosi przy legalizacji 5%, zaś w użytkowaniu 7%. Błąd graniczny dopuszczalny dla obciążenia osi przy legalizacji wynosi 11%, zaś w użytkowaniu 15%. Projektowany akt prawny nie określa żadnych innych klas dokładności wag HSWIM.

6. Przy badaniu odporności na wpływy zewnętrzne wpływy zakłócające działanie wagi nie mogą prowadzić do błędów pomiarowych przekraczających błąd graniczny dopuszczalny wagi, o którym mowa powyżej.

7. Przetworniki nacisku muszą spełniać wymagania dla środowiska fizycznego o wysokim lub bardzo wysokim poziomie drgań i wstrząsów (klasa M3).

8. Wagi muszą być wyposażone w urządzenie do pomiaru temperatury (nie jest jasne, czy chodzi o temperaturę powietrza, czy gruntu), zaś sama waga musi rozpoznawać temperatury wykraczające poza zakres temperatur roboczych i sygnalizować ten fakt.

9. Waga musi mieć obudowę chroniącą przed pyłem i czasowym zanurzeniem w wodzie ze stopniem ochrony IP67, a pozostałe części urządzenia muszą posiadać ochronę klasy IP54.

10. Projektowany przepis przewiduje co najmniej dwa badania laboratoryjne nie realizowane w naszym projekcie tj. badania odporności na drgania losowe oraz badanie wytrzymałości na uderzenia.

11. W trakcie drogowego badania wagi na potrzeby zatwierdzenia typu zakłada się wykorzystanie co najmniej czterech rodzajów pojazdów kontrolnych:

- pojedynczego pojazdu dwuosiowego,
- pojedynczego trójosiowego lub czteroosiowego samochodu ciężarowego,
- ciągnika siodłowego z naczepą o co najmniej trzech osiach,
- pojedynczego samochodu ciężarowego z przyczepą o dwóch lub trzech osiach.

Jeśli waga ma ważyć pojazdy przewożące ładunki z ruchomym środkiem ciężkości (np. ciecze), to konieczny jest dodatkowo udział odpowiedniego pojazdu np. cysterny.

Każdy pojazd kontrolny musi wykonać co najmniej 10 przejazdów, przy każdej z trzech następujących prędkości:

- V_{max}
- V_{min}
- prędkości zbliżonej do wartości ze środka zakresu prędkości roboczych.

12. Do legalizacji stosuje się następujące pojazdy kontrolne:

- pojedynczy pojazd dwuosiowy,
- pojedynczy trójosiowy lub czteroosiowy samochód ciężarowy,
- ciągnik siodłowy z naczepą o co najmniej trzech osiach lub pojedynczy samochód ciężarowy z przyczepą o dwóch lub trzech osiach.

Do legalizacji nie stosuje się pojazdów z ruchomym środkiem ciężkości. Każdy pojazd wykonuje co najmniej 10 przejazdów z dwiema prędkościami zbliżonymi do V_{min} i V_{max} .

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu