

Oznaczenia homologacyjne haków holowniczych

data aktualizacji: 2019.08.26



Każdy typ haka holowniczego, aby mógł zostać dopuszczony do sprzedaży, musi przejść szereg specjalistycznych testów. Podstawowym testem jest badanie wytrzymałości zmęczeniowej danego haka. Pozytywne zakończenie testów oznacza otrzymanie przez dany produkt homologacji, która oznakowana może być literą e lub E. Jaka jest pomiędzy nimi różnica i czy ma to znaczenie podczas wizyty na stacji kontroli pojazdów?

Wszyscy producenci haków w krajach Unii Europejskiej mają obowiązek wykonywać te same testy, które po pozytywnym zakończeniu skutkują otrzymaniem świadectwa homologacji oraz dopuszczeniem do sprzedaży w całej UE.

Pierwszym znakiem określającym właściwe oznaczenie homologacji jest litera e lub E. „e” to homologacja wydana na podstawie Dyrektywy Unijnej, natomiast „E” to homologacja wydana wg Regulaminu EKG ONZ. Homologacje e i E są równoważne, natomiast „znaki bezpieczeństwa B” są już nieaktualne. Oznaczenie homologacji składa się litery "e" oraz cyfr oznaczających kraj, w którym została ona wydana np.: e1 - Niemcy, e4 - Holandia, e20 - Polska.

Poniżej przykładowe pełne oznaczenie homologacji wg Regulaminu 55:

- E - wydana wg Regulaminu EKG ONZ
- 4 - wydana w Holandii
- 55R - Regulamin 55
- 01 - seria poprawek do Regulaminu
- 2439 - numer przyznany konkretnemu typowi haka

Poniżej przykładowe pełne oznaczenie homologacji wg Dyrektywy 94/20:

- e - wydana wg Dyrektywy 94/20

- 20 - wydana w Polsce
- 00 - wersja Dyrektywy
- 1575 - numer przyznany konkretnemu typowi haka

Praktyka pokazuje, że niektórzy diagnosty mogą mieć problem z interpretacją przepisów dotyczących homologacji haków. Problem ten wynika zazwyczaj z braku szczegółowej wiedzy. W Polsce aktualnym dokumentem regulującym warunki, jakie musi spełniać hak holowniczy jest Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 października 2016 r. Jest w nim odniesienie do Regulaminu nr 55 EKG ONZ, ponieważ aktualnie jednostki homologacyjne wydają świadectwa homologacji - oznaczone dużą literą „E” - tylko według tego Regulaminu.

Problem może pojawić się w momencie, w którym na badanie techniczne przyjedzie pojazd z hakiem spełniającym homologację określoną w Dyrektywie 94/20 WE (małe „e”), która przestała obowiązywać w 2014 roku. W Rozporządzeniu Komisji Europejskiej z 2015 jest wyraźnie napisane, że Dyrektywa 94/20 WE jest zgodna z Regulaminem nr 55. Diagnosta, który nie ma aktualnej wiedzy na ten temat może zakwestionować legalność haka oznaczonego według litery „e”, która jest odniesieniem do Dyrektywy 94/20 WE. Jeśli nie zapozna się z Rozporządzeniem uzupełniającym z 2015 roku może mu się wydawać, że hak nie ma prawidłowego oznaczenia homologacyjnego. To oczywiście nieprawda. Chociaż z biegiem lat dociera do nas coraz mniej sygnałów o takich przypadkach, wciąż są one możliwe, jeśli diagnosty nie przechodzą regularnych szkoleń - mówi Mariusz Fornal, kierownik działu technicznego w firmie Steinhof.

Nie ma zatem dokumentu, który zabraniałby wprowadzania do obrotu, montowania czy eksploataowania haków z homologacją wydaną według Dyrektywy 94/20 WE, dlatego ewentualne zastrzeżenia diagnostów nie mają podstaw. Chociaż sytuacje te są bardzo rzadkie, jest łatwy sposób, by uniknąć ewentualnego nieporozumienia. Przed badaniem technicznym warto zapytać diagnostę, czy dana stacja kontroli pojazdów „honoruje” homologacje haków oznaczonych literą np. „e20”. Jeśli nie, należy pokazać wspomniane dokumenty. W przypadku dalszej odmowy warto poszukać po prostu innej kompetentnej stacji kontroli pojazdów.

W Steinhof wszystkie nasze nowe haki holownicze homologowane są według Regulaminu nr 55 EKG ONZ. Warto jednak pamiętać, że w przypadku starszych haków, regulowanych po prostu innym dokumentem, nie ma żadnego problemu ze spełnieniem warunków technicznych przewidzianych w aktualnych przepisach. Cała potrzebna dokumentacja dostępna jest w Internecie - podsumowuje Mariusz Fornal.

Źródło: