

Informacja prasowa, 13.11.2018

Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej na XIII Kongresie Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego

STOWARZYSZENIE TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ (STM) istnieje od 2001 roku. Jest organizacją prawną zrzeszającą najważniejszych producentów, importerów z branży wyposażenia warsztatów samochodowych, autoryzowanych stacji obsługi pojazdów i stacji kontroli pojazdów. Członkami organizacji są także osoby indywidualne działające w branży techniki motoryzacyjnej.

Celem STM jest reprezentowanie interesów środowiska techniki motoryzacyjnej wobec innych podmiotów i organów państwowych i samorządowych. Przyniesienie się to do tworzenia warunków dla właściwego rozwoju motoryzacji oraz inspirowania, wspomaganie i promowanie nowoczesnej myśli technicznej, także w polskim wydaniu. Stowarzyszenie promuje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności stanu technicznego pojazdów i ochronę środowiska; zapobieganie i zwalczanie nieuczciwej konkurencji na rynku motoryzacyjnym, co leży w interesie przedsiębiorców i klientów; kształtowanie i upowszechnianie zasad etyki w obrocie gospodarczym; współorganizowanie wystaw, targów, konferencji, wyjazdów specjalistycznych, spotkań tematycznych i innych imprez promocyjnych.

STM jest jedyną w Polsce organizacją, która należy do europejskiego Stowarzyszenia EGEA European Garage Equipment Association z siedzibą w Brukseli zrzeszającą producentów i dystrybutorów wyposażenia warsztatowego www.egea-association.eu.

STM podobnie jak w ubiegłym roku jest współorganizatorem Kongresu. W jego XIII edycji zorganizował trzy, powiązane tematycznie sesje, które mają być głosem Stowarzyszenia na temat wprowadzenia w Polsce dyrektywy unijnej 2014/45, regulującej przepisy związane z badaniami technicznymi pojazdów. Tematy sesji nawiązywały do działań rządu – który tydzień wcześniej przesłał projekt ustawy wdrażającej dyrektywę 2014/45 do prawa polskiego.

W pierwszej sesji w dniu 7 listopada wystąpił Massimo Brunamonti – członek zarządu europejskiego Stowarzyszenia EGEA, który przedstawił prezentację i omówił temat: „Wpływ implementacji dyrektywy 2014/45 na gospodarkę wybranych państw członkowskich UE”. W swoim wystąpieniu zwrócił uwagę, że we wszystkich krajach, które już wprowadziły tę dyrektywę, zanotowano przede wszystkim korzystny wpływ na bezpieczeństwo poruszających się pojazdów i rozwój gospodarki w szeroko rozumianym sektorze motoryzacyjnym. Zaznaczył, że celem dyrektywy jest uporządkowanie badań technicznych w krajach członkowskich, przy czym przepisy unijne wprowadzają pewne minimum wymagań, a poszczególne państwa mogą rozszerzyć regulacje dostosowując je do specyfiki własnego rynku motoryzacyjnego.

W drugiej sesji wystąpił najpierw Mariusz Nowicki (laboratorium akredytowane HAIK / STM), który przedstawił temat: „Fakty i mity dotyczące emisji spalin i badań technicznych”. Prelegent przedstawił stan obecny i możliwe kierunki zmian w omawianym temacie. Zwrócił uwagę słuchaczy, że kontrola spalin pojazdów na stacjach kontroli pojazdów jest podzielona na kontrolę emisji silników z zapłonem iskrowym oraz samoczynnym. Kontrola emisji silników z zapłonem iskrowym odbywa się za pomocą analizatorów składu spalin mierzących zawartość CO, CO₂, HC i O₂. Kontrola emisji silników z zapłonem samoczynnym odbywa się za pomocą dymomierzy mierzących nieprzeźroczystość spalin.

Różnica pomiędzy tymi urządzeniami występuje także pod względem kontroli ich działania. Analizatory spalin od roku 1993 objęte są nadzorem metrologicznym polegającym zarówno na badaniach typów urządzeń wprowadzanych do obrotu, jak i bieżącej kontroli dokładności ich wskazań. Dla dymomierzy nie obowiązują do tej pory żadne regulacje, które by uwiarygodniały wykonywane przez te urządzenia pomiary. Jeśli zagłębić się w szczegóły tych regulacji i skutki zaniechań w tej dziedzinie, dopiero wtedy poznamy prawdę na temat kontroli emisji spalin.

Następnie dr inż. Ryszard Mańczak z Politechniki Poznańskiej zapoznał zebranych z wynikami projektu badawczego pt.: „Porównywalność wyników pomiarów emisji spalin w stacjach kontroli pojazdów”, które zostały przeprowadzone na początku bieżącego roku. Poznańscy naukowcy zlecili sprawdzenie różnych parametrów jednego samochodu na kilkunastu stacjach kontroli pojazdów, a potem porównali wyniki tych kontroli. Okazało się, że w części uzyskanych rezultatów wystąpiły różnice w wartościach. Zdaniem badających prawdopodobnymi przyczynami powstałych różnic są następujące czynniki:

- stan urządzeń pomiarowych,
- nieprzestrzeganie procedur pomiarowych przez diagnostów,
- nieprzestrzeganie instrukcji obsługi przez diagnostów.

Niezwykle interesującym było porównanie rozrzutu wyników analizy spalin z innymi badaniami – w szczególności urządzeniami rolkowymi do badania hamulców, czy testerów amortyzatorów, które wykazywały się kilkukrotnie większymi rozrzutami wyników badań. Analizatory spalin podlegają obowiązkowej, okresowej kontroli, a pozostałe urządzenia takiej kontroli nie wymagają.

Na zakończenie drugiej sesji wystąpił rzeczoznawca Sławomir Olszowski z Biura Ekspertyz Technicznych i Szkoleń, który omówił temat „Stan techniczny pojazdów uczestniczących w kolizjach i wypadkach drogowych”. W swojej prezentacji przedstawił inne podejście do rozpatrywania przyczyn wypadków. Dotychczas, w opinii społecznej, funkcjonowały dwa podejścia do wpływu stanu technicznego na zdarzenia drogowe. Przedstawiciele pierwszego poglądu, powołując się na oficjalne statystyki Policji, mówią o nikłym wpływie stanu pojazdu, inni - w oparciu o dane Dekry i badania ankietowe wśród policjantów, wymieniają liczbę 10% wypadków mających związek ze stanem technicznym. Prelegent, wykonujący na co dzień dużą ilość opinii, ma podejście do przyczyn wypadków zupełnie inne. Nie szuka usterek będących jedyną i bezpośrednią przyczyną kolizji czy wypadku, ale stara się wziąć pod uwagę znacznie większą ilość czynników, które doprowadzają do tragicznego zdarzenia.

Trzecią sesję rozpoczęło wystąpienie Norberta Jezińskiego (IT Norcom / STM) na temat „Systemowe zapewnienie jakości badań technicznych w Polsce”. Prelegent przedstawił miejsce i znaczenie stacji kontroli pojazdów na tle nieuchronnej cyfryzacji społeczeństwa i rozwoju koncepcji e-państwa, ze szczególnym uwzględnieniem związanych z tym faktem bieżących problemów tej części (moto)gospodarki (system CEPiK, kalibracja urządzeń, archiwizacja wyników pomiarów, jednolity system nadzoru).

Po prezentacji odbyła się dyskusja panelowa z udziałem zaproszonych gości, prelegentów i uczestników Kongresu moderowana przez Prezesa Zarządu STMu dr inż. Rafała Sosnowskiego, w której udział wzięły następujące osoby:

- Massimo Brunamonti – członek zarządu europejskiego Stowarzyszenia EGEA,
- Jakub Faryś - Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
- Waldemar Witek - Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych,
- dr inż. Jan Filipczyk - Prodziekan Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej, biegły sądowy,
- dr inż. Ryszard Mańczak - Politechnika Poznańska
- dr inż. Sławomir Olszowski – Biuro Ekspertyz Technicznych i Szkoleń
- Piotr Barczuk – Prezes firmy AUTOTEST,
- Mariusz Nowicki – Laboratorium akredytowane HAIK Sp. z o.o.

W trakcie dyskusji paneliści zgłaszali różne uwagi do obecnych i projektowanych rozwiązań prawnych dotyczących stacji kontroli pojazdów. Proponowali również konkretne rozwiązania. Dyskusja zakończyła się wnioskiem powołania grupy, pod roboczą nazwą Forum Badań Technicznych, grupującą przedstawicieli wszystkich środowisk motoryzacyjnych zainteresowanych ustawą Prawo o Ruchu Drogowym. Forum miałoby włączyć się w prace Ministerstwa Infrastruktury nad nową ustawą i dokumentami związanymi. Zarząd STMu zobowiązał się przeprowadzić rozmowy z różnymi organizacjami i Ministerstwem na temat stworzenia takiego Forum.

STM aktywnie uczestniczy w pracach nad nową ustawą Prawo o ruchu drogowym i rozporządzeniami do tej ustawy, która ma być implementacją dyrektywy unijnej 2014/45. Od początku prac nad nową ustawą był członkiem grupy roboczej, która wypracowała tzw. „22 tezy”. Zarząd STMu cały czas przekazuje do Ministra Infrastruktury swoje propozycje rozwiązań legislacyjnych w tym temacie. W czasie zorganizowanych sesji, w ramach XIII Kongresu Motoryzacyjnego starał się przekonać, że w nowej ustawie i dokumentach towarzyszących powinny znaleźć się m.in.:

- wymóg obowiązkowego sprawdzania i kalibracji wszystkich urządzeń pomiarowych będących na wyposażeniu SKP, w tym również urządzeń do pomiaru geometrii kół i osi pojazdów, przez wykwalifikowany personel producenta, upoważnionego przedstawiciela producenta lub podmiot, który potwierdził swoje kompetencje w zakresie kalibracji wyposażenia w jednostce akredytowanej;
- obowiązek elektronicznej archiwizacji wyników pomiarów z istotnych urządzeń pomiarowych;
- opracowanie nowych wymagań dla kilku urządzeń diagnostycznych, które zostaną objęte certyfikacją oraz aktualizacja pozostałych - które nie uległy zmianom od kilkunastu lat;
- urealnienie cen badań technicznych.

Kontakt dla mediów:
dr inż. Rafał Sosnowski
Prezes Zarządu