

W tym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu” kontynuujemy temat badań technicznych pojazdów. Publikujemy oficjalne dane z CEPiK-u związane z liczbą działających w ostatnich latach stacji kontroli pojazdów. Przedstawiciele rządu, nie chcąc zgodzić się na podniesienie opłat za badania techniczne pojazdów, argumentują często, że ciągle powstaje dużo nowych stacji, czyli jest to działalność bardzo dochodowa. Jaka jest prawda? Poniżej publikujemy dane statystyczne za ostatnie lata.

W dalszej części artykułu przedstawiamy nowe informacje na temat pomiaru emisji cząstek stałych i zapraszamy dziennikarzy do udziału w plebiscycie na najlepszego dziennikarza motoryzacyjnego.

Stacje kontroli pojazdów w liczbach

Prezentację danych statystycznych zaczniemy od wskazania liczby stacji w ostatnich 8 latach, czyli za okres 2013-2021.

Z zaprezentowanych w tabeli 1 danych wynika, że w ostatnich latach nastąpiło zdecydowane wstrzymanie inwestycji w SKP. Trend ten dotyczy zarówno okręgowych, jak i podstawowych SKP. Wzrost ich liczby nie nadąża za wzrostem liczby wykonywanych przeglądów. Wzrost liczby SKP nie pokrywa wzrostu liczby pojazdów i badań technicznych. Warto zauważyć, że przyrosty w ostatnich 2 latach wynoszą w przybliżeniu około 1%, czyli rocznie przybywa kilkadziesiąt stacji.

W tabeli 2 prezentujemy z kolei dane statystyczne związane z liczbą przeprowadzonych badań technicznych. Z ich analizy wynika, że również liczba przeprowadzonych badań technicznych we wskazanym okresie wyraźnie rośnie. Przyrost badań w ostatnich 3 latach wynosi po około 500 tys. Przekłada się to na 1-2-procentowe zwiększenie liczby badań przeprowadzanych na jednej stacji.

Wnioski, jakie można wyciągnąć po analizie przedstawionych danych statystycznych, są jednoznaczne. Generalnie w ciągu ostatnich 8 lat nastąpiła stagnacja na rynku SKP. Dochodzi jedynie do niewielkich „wahnięć” w liczbie działających stacji. Szczególnie ciekawie przedstawia się liczba przeglądów wykonywanych przez jedną stację. W roku 2019 średnia liczba badań wynosiła 3479, w roku 2021 – 3586. To średni wzrost o 107 przeglądów w skali 2 lat, czyli o ok. 3%! Przekładając to na

cenę przeglądu, średni wzrost przychodów SKP w skali 2 lat wynosi ok. 530 zł miesięcznie!

Zauważamy coraz większe problemy finansowe wielu SKP. Stały wzrost kosztów, cen energii elektrycznej i ogrzewania nie są w żaden sposób rekompensowane przez wzrost liczby badań. Bez poprawy finansowej nie możemy liczyć na poprawę jakości badań. Wystarczy, że w niedużym rejonie znajdzie się jedna stacja, która zacznie walczyć o przetrwanie, aby zaczęło się „przymykanie oka” i obniżanie jakości badań w całym rejonie. Zniweczmy to, co przez ostatnie lata udało się zbudować. Niewielki, ale stały i zdecydowany wzrost jakości badań zostanie zastąpiony powolnym upadkiem stacji kontroli pojazdów i całego systemu badań technicznych. Średnia w postaci 3,5 tys. badań oznacza, że część stacji wykonuje ich zdecydowanie mniej. To z kolei prowadzi do konkluzji, że stacje te są na granicy opłacalności, którą specjaliści określają liczbą ok. 2500 przeglądów rocznie. Sytuacja w tym roku może ulec zasadniczej zmianie, jeśli cena za badania nie zostanie podniesiona. Inflacja, wyższe ceny za prąd i gaz, wyższe obciążenia podatkowe, oczekiwania płacowe diagnostów itd. stworzą zupełnie nową sytuację, która spowoduje, że dla części stacji rok 2022 może okazać się ostatnim w ich działalności.

Kiedy pomiar emisji cząstek stałych w czasie badań technicznych?

Wiele państw UE wdrożyło już w pełni Dyrektywę 2014/45/UE. Przychodzi czas na sprawdzanie emisji cząstek stałych. Poniżej artykuł Tomasza Kopcika, przybliżający to zagadnienie.

Po wdrożeniu Dyrektywy 2014/45/UE, nakierowanej przede wszystkim na wyrównanie i podniesienie wymagań dotyczących diagnostyki bezpieczeństwa jazdy podczas badań technicznych, w niektórych państwach UE wprowadza

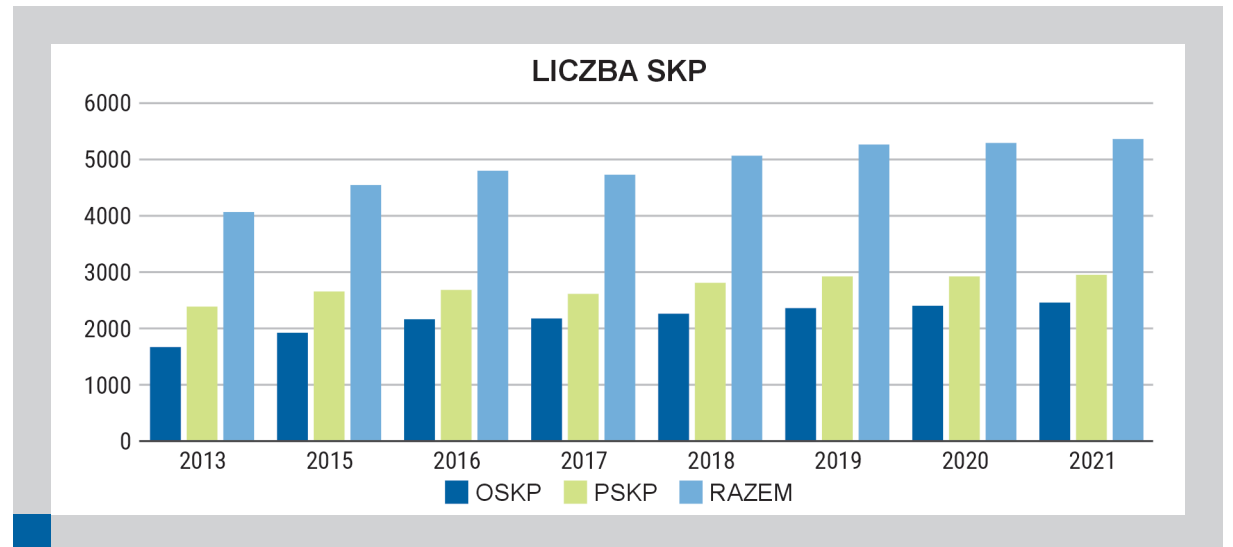


Tabela 1. Liczba stacji w latach 2013-2021

ROK	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
OSKP	1696	1954	2172	2156	2290	2383	2424	2463
PSKP	2415	2662	2715	2642	2855	2959	2955	2980
RAZEM	4111	4616	4887	4798	5145	5342	5379	5443
Wzrost liczby SKP – rok do roku w sztukach		505	271	-89	347	197	37	64
Wzrost liczby SKP w procentach		12,3	5,9	-1,8	7,2	3,8	0,7	1,2

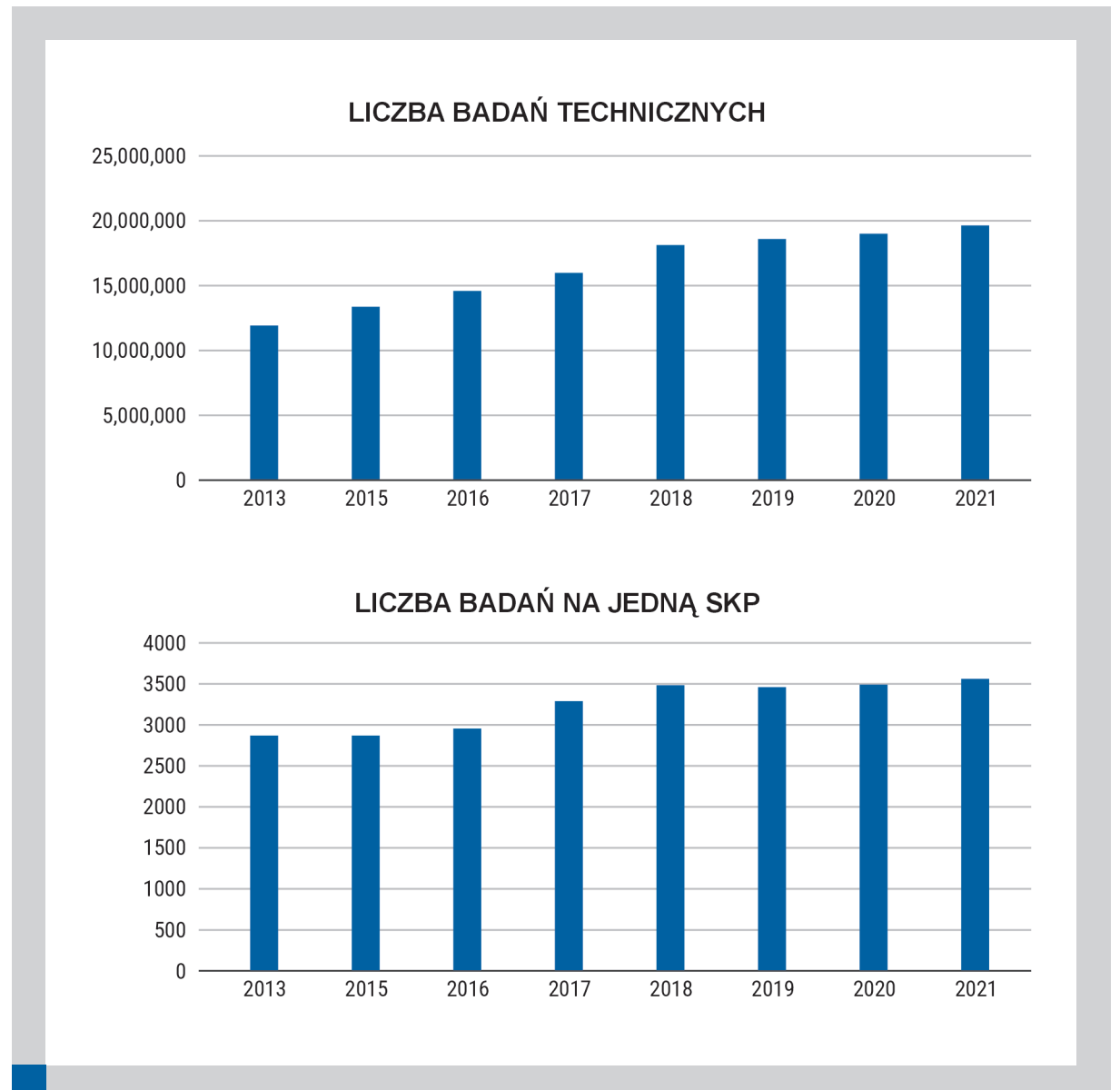
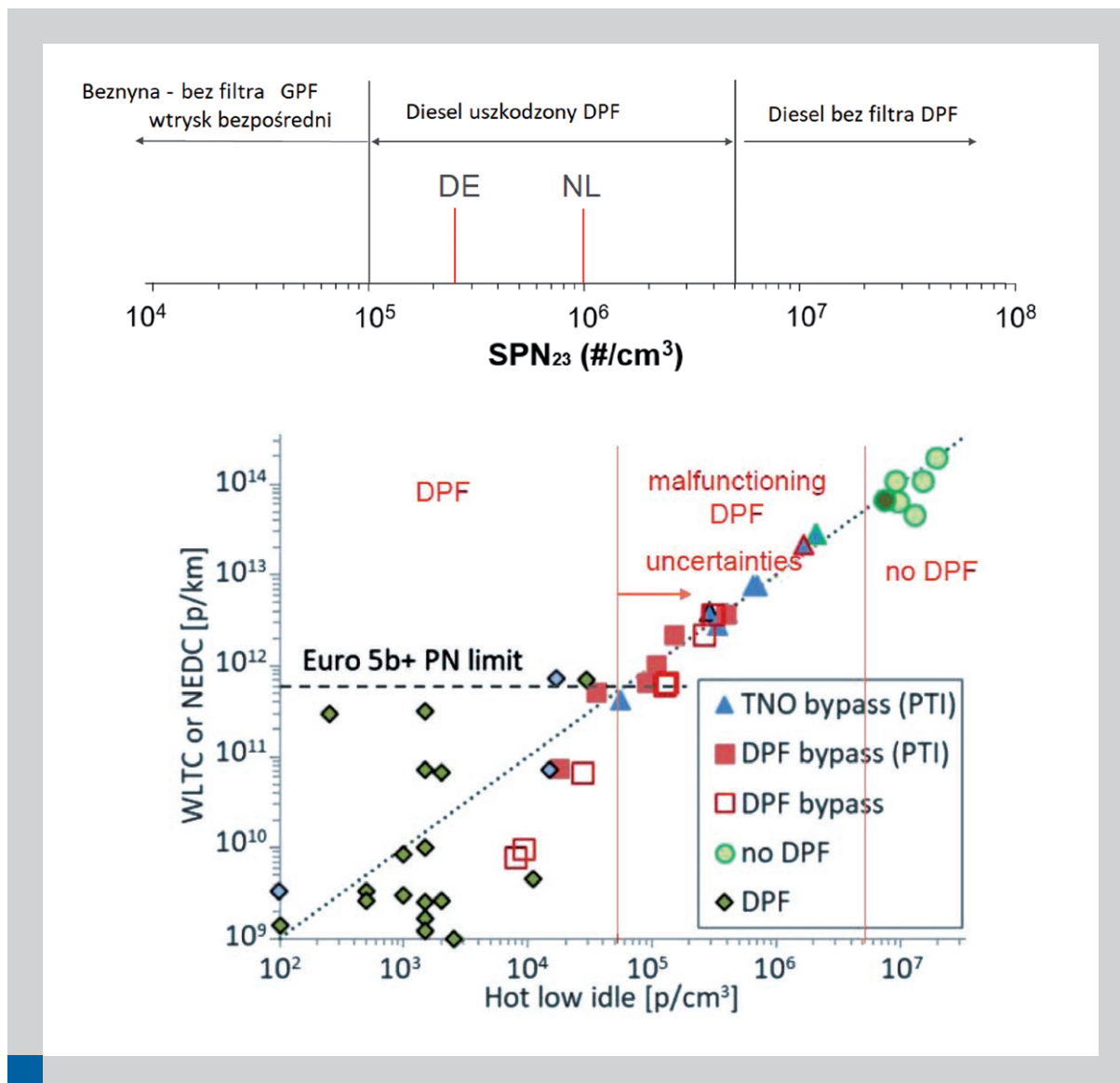


Tabela 2. Dane statystyczne związane z liczbą przeprowadzonych badań technicznych

ROK	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Liczba badań technicznych	11 888 401	13 321 563	14 538 544	15 886 844	18 013 646	18 583 828	18 936 426	19 516 315
Liczba badań na jedną SKP	2892	2886	2975	3311	3501	3479	3520	3586
Wzrost/spadek rok do roku		-0,2%	3,1%	11,3%	5,7%	-0,6%	1,2%	1,9%



się regulacje pozwalające skutecznie sprawdzać i ograniczać emisję cząstek stałych przez silniki spalinowe.

Od lat UE stara się ograniczyć uciążliwość transportu samochodowego dla środowiska. Wprowadzane normy emisji Euro wydają się być skutecznym narzędziem realizowania tej polityki. Niestety coraz niższe dopuszczalne limity doprowadziły do sytuacji, w której stan techniki wykorzystywanej do kontroli sprawności technicznej pojazdów podczas badań okresowych został daleko w tyle w stosunku do urządzeń i zakresu kontroli pojazdów w trakcie badań homologacyjnych. Efektem tego jest brak możliwości wykrywania przypadków manipulacji lub wręcz eliminowania w nowych pojazdach układów ograniczających emisję (np. DPF lub GPF). Odpowiedzią na to wyzwanie mogłoby być wprowadzenie nowego obowiązkowego badania podczas przeglądu okresowego, czyli pomiar zawartości cząstek stałych w spalinach. Takie rozwiązania już w tej chwili działają w Niemczech (i w Szwajcarii dla maszyn i urządzeń), a od początku roku 2023 zaczną być obowiązkowe również w Belgii oraz Niemczech. Badanie PN (Particle Number) przewidziane jest i będzie dla pojazdów spełniających normy Euro 5 i 6, które nawet przy niesprawnych układach redukcji emisji przechodzą badanie tradycyjnym dymomierzem absorpcyjnym. Ponieważ jednak nie istnieje jeszcze jeden zaakceptowany przez wszystkich standard urządzeń pomiarowych, różne są też stosowane do oceny sprawności kryteria. Niemiec-

ki ustawodawca przewidział górny limit PN na 250 000 j/cm³, Holendrzy natomiast stosują limit 1 000 000 j/cm³. Jednakże bez względu na zastosowany limit za każdym razem badanie przy użyciu certyfikowanego licznika cząstek stałych charakteryzuje się dużo wyższą efektywnością w wykrywaniu nieprawidłowości w układach redukcji emisji spalin niż to wykonywane tradycyjnym dymomierzem optycznym. Załączony rysunek pokazuje, jak w przeważającej większości kształtowały się wyniki pomiarów dla poszczególnych grup pojazdów, a na wykresie zaprezentowane są wyniki pomiarów w odniesieniu do normy Euro 5b oraz wynikających z niej limitów stosowanych podczas homologacji pojazdów.

IV edycja plebiscytu Trade Press Award

Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej oraz Międzynarodowe Targi Poznańskie organizują wspólnie czwartą edycję plebiscytu Trade Press Award na Najlepszego Dziennikarza Motoryzacyjnego Polski. Serdecznie zapraszamy redakcje i dziennikarzy motoryzacyjnych do udziału w tym przedsięwzięciu.

Konkurs będzie prowadzony w następujących kategoriach:

- dziennikarz roku w branży techniki motoryzacyjnej (w tej kategorii wyboru dokona kapituła, za całokształt pracy),
- reportaż roku,
- test roku,
- diagnostyka i naprawy,
- materiał audiowizualny.

Prosimy o przesyłanie zgłoszeń w terminie do 20 lutego 2022 r. na adres mailowy sekretariat@stm.org.pl lub pocztą tradycyjną: Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej, ul. Marynarki Polskiej 59, 80-557 Gdańsk. Wyboru w poszczególnych kategoriach spośród nominowanych dokona kapituła plebiscytu w składzie:

- Marcin Barankiewicz – prezes zarządu PISKP,
- dr inż. Jan Filipczyk – adiunkt w Katedrze Eksploatacji Pojazdów Samochodowych Politechniki Śląskiej,
- Tomasz Kobierski – prezes zarządu Grupy MTP,
- prof. dr hab. inż. Jacek Pielecha – dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej i Transportu Politechniki Poznańskiej,
- dr inż. Rafał Sosnowski – prezes zarządu STM, przewodniczący kapituły,
- prof. dr hab. inż. Marcin Słęczak – dyrektor ITS.

Ogłoszenie wyników plebiscytu i wręczenie nagród nastąpi na uroczystej gali w czasie Targów Techniki Motoryzacyjnej w kwietniu br.

Zredagował:
 Sławomir Kocznur
 Pytania i uwagi:
 sekretariat@stm.org.pl

Tabela 3. Badania techniczne w roku 2021

RODZAJ BADANIA	WYNIK BADANIA	LICZBA	
Okresowe	Negatywny	437 080	2,40%
Okresowe	Pozytywny	18 208 873	
Dodatkowe	Negatywny	3384	
Dodatkowe	Pozytywny	513 868	
Co do zgodności z warunkami technicznymi	Pozytywny	7715	
Badanie techniczne polegające na ponownym sprawdzeniu usterek	Negatywny	1439	
Badanie techniczne polegające na ponownym sprawdzeniu usterek	Pozytywny	296 390	
Odczyt wskazania drogomierza po wymianie	Negatywny	24	
Odczyt wskazania drogomierza po wymianie	Pozytywny	47 542	