



WYBRALI ZARZĄD

Stowarzyszenie Producentów i Importerów Akumulatorów i Baterii w Polsce (SPIAB) wybrało nowy zarząd. Prezesem organizacji na kadencję 2024-2027 został Mariusz Zamojski.

SPIAB tworzy ponad 20 firm z branży, są wśród nich wszyscy polscy producenci akumulatorów samochodowych, przedstawiciele dystrybutorów i środowiska naukowego.

10 października w Karpaczu odbyło się walne zgromadzenie SPIAB, którego głównym celem było wybranie nowych władz na kolejne 3 lata. Na stanowisku prezesa Marka Roguszkę (Exide Technologies) zastąpił Mariusz Zamojski (Autopart), wieloletni członek stowarzyszenia, od kilku kadencji zaangażowany w prace zarządu. Jego kandydaturę poparli wszyscy obecni członkowie SPIAB. – W najbliższych latach naszą branżę czeka wiele wyzwań, przed nami kolejne kroki z zakresu wprowadzenia postanowień Rozporządzenia Baterijnego, spełnienie wymagań Unii Europejskiej

dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy, a także raportowanie ESG – zaznacza Mariusz Zamojski, prezes zarządu SPIAB. – Postaramy się pomóc firmom członkowskim we wszystkich tych obowiązkach, dzieląc się doświadczeniami i wypracowując najlepsze praktyki. Jako grupa ekspertów chcemy też dzielić się wiedzą poza strukturami SPIAB i kontynuować naszą doradczą rolę we wdrażaniu przepisów ważnych dla szeroko rozumianej branży.

W Karpaczu odbyły się również wybory członków zarządu stowarzyszenia. W najbliższych latach będą nimi osoby zasiadające do tej pory w zarządzie: Hanna Gołaś (Alco-Mot), Marek Roguszka (Exide Technologies), Jan Kwiecień (Clarios Polska), Tomasz Doczekalski (ZAP Sznajder Batterien) oraz Tomasz Brzostkowski (Energys).

Stowarzyszenie Producentów i Importerów Akumulatorów i Baterii w Polsce (SPIAB) od 5 lat zrzesza przedstawicieli firm produkcyjnych, handlowych oraz środowisko naukowe z szeroko rozumianej branży akumulatorowej i ołowiowej. Jego celem jest integracja, wzajemne wsparcie firm członkowskich oraz reprezentowanie środowiska w rozmowach z organami administracji na szczeblu krajowym i europejskim. Więcej informacji na: www.spiab.pl.

PORADNIK DIAGNOSTY

Ukazało się drugie, poprawione, wydanie książki Kazimierza Sitka *Badania techniczne pojazdów. Poradnik diagnosty*. Opublikowany nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, bogato ilustrowany poradnik opisuje m.in. podstawowe zasady BHP, najważniejsze przepisy odnośnie do badań technicznych pojazdów i wymagania dotyczące stacji kontroli pojazdów, identyfikację pojazdu, ogólną kontrolę stanu technicznego podwozia i nadwozia, badanie stanu technicznego poszczególnych układów. Autor pisze również o badaniach technicznych takich grup pojazdów, takich jak autobusy o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h, pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych, pojazdy przystosowane do zasilania gazem, hybrydowe i elektryczne, a także badaniach pojazdów skierowanych i po zmianach konstrukcyjnych oraz wybrane rodzaje badań dodatkowych. W drugim wydaniu informacje uaktualniono wg stanu na 2024 r. oraz uzupełniono m.in. o liczniki cząstek stałych wykorzystywane do pomiaru stężenia tych cząstek w spalinach pojazdów spełniających normę Euro 5 i wyższe.



Publikacja skierowana jest do diagnostów stacji kontroli pojazdów i kandydatów na diagnostów, uczniów techników i szkół branżowych II stopnia zgodnie z podstawą programową 2019 kształcących się w zawodzie technika pojazdów samochodowych oraz uczestników kursów zawodowych w zakresie jednostki efektów kształcenia MOT.06.6 (Przeprowadzanie badań technicznych pojazdów samochodowych), jak również przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

STM NEWS

W mediach coraz częściej pojawia się temat usuniętych lub niesprawnych filtrów cząstek stałych (DPF-ów). Badania jakości spalin prowadzone na SKP w ramach przeglądu technicznego pojazdu nie są w stanie wykryć, czy filtr cząstek stałych jest zamontowany, czy działa prawidłowo. Z tego powodu Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało spotkanie, w ramach którego temat ten omówiono. Uczestniczył w nim m.in. Marcin Żaak, którego relację z tego wydarzenia publikujemy.

Czy liczniki cząstek stałych będą obowiązkowym wyposażeniem SKP?

W połowie października br. odbyło się spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury dotyczące wprowadzenia liczników cząstek stałych do stacji kontroli pojazdów. Rozpoczęło się w miłej, przyjacielskiej atmosferze, uczestnicy w większości już się znali ze względu na jego charakter. Propozycje zmiany przepisów w kwestii ekologii w motoryzacji dotyczyły cyklicznych badań pojazdów pod względem prawidłowości funkcjonowania układu oczyszczania spalin, jak również stosownych kar w przypadku pojazdów, w których proces ten jest nieprawidłowy lub umyślnie wyłączony.

Dyskusja rozpoczęła się od tematu SKP i czekających te punkty wydatków umożliwiających dalsze wykonywanie badań technicznych. Organizacje skupiające w swoich szeregach właścicieli stacji kontroli pojazdów sprzeciwili się nie tylko temu projektowi, ale również dyskusji nad nim bez wcześniejszego ustalenia możliwości szybkiej poprawy ekonomicznej na SKP. Mimo poparcia i zrozumienia przez wszystkich biorących udział w spotkaniu, przedstawiciele ministerstwa zaproponowali dyskusję, wpisując jednocześnie do protokołu przedstawiony punkt widzenia i sprzeciw organizacji SKP.

W trakcie gorącej dyskusji przeanalizowano poprawki, w konsekwencji organizacje pozarządowe i ministerstwo doszły do porozumienia, zatwierdzając propozycje zmiany przepisów. Jako punkt zerowy wprowadzenia nowych regulacji zaproponowano rok 2027.

Odnosząc się do dyskusji, projekt i konieczność wprowadzenia owych urządzeń na stacji kontroli pojazdów nie wzbudza niczyjej niechęci, raczej panuje zrozumienie i delikatne zadowolenie, że ministerstwo zauważyło, iż stacje kontroli w dzisiejszej odsłonie niestety kończą się, podobnie jak kończy się świat motoryzacji, który znamy. Potrzebne są zmiany, przede wszystkim kształcenie nowych ludzi w tym zawodzie, także wyposażenia, potrzebne jest też dostosowanie przepisów do konieczności archiwizacji wyników kontroli. Bez tego punkty SKP, można powiedzieć – punkty zaufania publicznego, staną się obiektami martwymi.

Mimo że w naszym kraju większość mężczyzn zna się na motoryzacji, to nie do przecenienia jest fakt pomocy, weryfikacji i rady, które zawsze otrzymują podczas przeglądu okresowego.

Następny punkt dotyczył łamania prawa i walki z zanieczyszczeniem środowiska przez pojazdy wykonujące

przewozy po naszym kraju. Wszyscy zgromadzeni zgodzili się z GITD, iż obecnie zatrzymywanie dowodu rejestracyjnego i wysyłanie pojazdu na OSKP w celu weryfikacji usterki związanej z układem oczyszczania spalin jest nieskuteczne. Stacje te nie dysponują odpowiednim sprzętem, więc procedura ta się nie sprawdza. Poprawki dotyczące zmiany mandatów za przewinięcia względem środowiska zostały w projekcie przyjęte, uzgodniono również, że pobierana będzie wysoka kaucja i to właściciel pojazdu, aby ją odzyskać, będzie musiał udowodnić, że pojazd został przywrócony do wymogów homologacyjnych.

Zmiany te są dobre dla całego społeczeństwa, choroby spowodowane cząsteczkami stałymi i wzywami spalin emitowanymi przez pojazdy, w których właściciele w ramach oszczędności zmieniają ustawienia fabryczne, dokuczają wszystkim. Zaproponowane zmiany zmierzają ku lepszej przyszłości, ale w tym tempie wdrażania większość z nas może ich nie doczekać.

II edycja Forum Motoryzacyjnego

Przyszłoroczne Forum Motoryzacyjne ma być miejscem spotkania przedstawicieli ministerstwa z organizacjami pozarządowymi, transportowcami oraz ludźmi nauki. Cel: zdrowa dyskusja na temat dalszych losów stacji kontroli pod względem ekonomii prowadzenia biznesu i ich roli w procesie zapewniania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Już teraz zapraszamy wszystkich chętnych do udziału.

Zapytania związane z zapisami proszę kierować do Marcina Żaaka, tel. 504 017 135.

Leon Andriessen nowym prezesem EGEA

9 września br. we Frankfurcie nad Menem walne zgromadzenie Europejskiego Stowarzyszenia Sprzętu Garagego (EGEA) wybrało na stanowisko prezesa Leona Andriessena. Holender od wielu lat angażuje się w działalność polityczną stowarzyszenia na szczeblu europejskim. W przeszłości był już prezesem EGEA, nadzorował finanse jako skarbnik. Od 1 stycznia 2021 r. oficjalnie przebywa na emeryturze.

1 sierpnia 1978 r. Leon Andriessen założył firmę Technisch Bureau Andriessen & Test Equipment Nederland (TBA & TEN). W ramach EGEA jest przedstawicielem holenderskiego stowarzyszenia handlowego RAI. W trakcie walnego zgromadzenia wybrano również pozostałych członków zarządu EGEA. Wiceprezesami zostali Rafał Sosnowski z polskiego STM i Julian Woods z brytyjskiego GEA. Thierry Coton z francuskiego stowarzyszenia GIEG został



Leon Andriessen, nowy prezes EGEA

nowym skarbnikiem. Nastąpiła również zmiana w zarządzie wykonawczym, który kieruje działalnością EGEA, a który wraz z prezydium i sekretarzem generalnym Marcinem Barankiewiczem oprócz prezesów obejmuje teraz trzech innych członków. Przez kolejne 2 lata będą to Frank Beaujean (ASA Federal Association, Niemcy), Jaume Berenguer Baques (AFIBA, Hiszpania) i Federica Ventura (AICA, Włochy). Z wyjątkiem Federiki Ventury z AICA, następczyni Massimo Brunamontiego, który przeszedł na emeryturę, zarząd w obecnym składzie EGEA współpracuje od 2018 r.

Po wyborze Leon Andriessen powiedział: – Cieszę się, że zostałem wybrany na prezesa EGEA. Jestem przekonany, że dzięki sprawdzonemu i silnemu zespołowi w zarządzie będziemy w stanie wyznaczyć ważny kurs dla przyszłości branży wyposażenia warsztatowego w Europie w ciągu najbliższych 2 lat.

Dał przy tym jasno do zrozumienia, że będzie kontynuował kurs wyznaczony przez swojego poprzednika. Kwestia dostępu do danych dla niezależnego rynku części zamiennych jest dla niego absolutnym priorytetem. – Przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen ogłosiła, że priorytetem w nowej kadencji komisji pod jej przewodnictwem będzie utrzymanie konkurencyjności europejskiej gospodarki. Ocenimy ją po działaniach. Niezależny rynek części zamiennych jest jednomyślny w swojej opinii, że jednym z elementów, dzięki którym można osiągnąć ten cel, jest regulacja dostępu do danych generowanych przez pojazdy. Branża od dawna domaga się rozwiązań sektorowych w tej dziedzinie, wskazując, że ustawa o danych jest zbyt ogólna i nie uwzględnia specyfiki branży motoryzacyjnej.

Zredagował: Sławomir Kocznur

Pytania i uwagi: sekretariat@stm.org.pl