

będą oni mogli być karani za przestępstwa skarbowe. Nowe przepisy określają również kwestie nadzoru TDT nad SKP, w tym m.in. kontrolę losowo wybranych wyników badań z ostatnich trzech miesięcy, analizy wyników badań z testerów rolkowych, dymomierzy i analizatorów spalin. Równocześnie przewiduje się analizę statystyk z wykonanych badań i skarg zgłaszanych przez właścicieli kontrolowanych pojazdów.

Generał Alvin Gajadur, Główny Inspektor Transportu Drogowego, podał w swym wystąpieniu wyniki kontroli stanu technicznego ponad 1600 pojazdów wykonywanych przez podległą mu instytucję w roku 2016 we wszystkich województwach. Omówił wybrane przy-

CEPiK 2.0. Podano informacje o podłączeniu SKP do tego sytemu. Wspomnieli też o konieczności dostosowania przepisów dotyczących CEPiK w związku z przygotowywaną nowelizacją ustawy – „Prawo o ruchu drogowym” oraz aktów wykonawczych.

Najważniejsze aspekty raportu NIK dotyczące SKP skomentował Dyrektor Biura PISKP, mecenas Marcin Barankiewicz. Przedstawił on szczegółowo cel przeprowadzonej kontroli oraz jej wyniki w skontrolowanych starostwach.

Konferencję zakończyła ponad dwugodzinna dyskusja plenarna, podczas której jej uczestnicy zadawali pytania i zgłaszali swe krytyczne uwagi do wystuczanych wcześniej referatów.

Walne Zgromadzenie

W ostatnim dniu konferencji odbyło się Zwyczajne Walne Zgromadzenie Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, podczas którego dr inż. Leszek Turek, Prezes Zarządu PISKP, przedstawił sprawozdanie finansowe za rok obrotowy 2016 oraz sprawozdanie Zarządu z działalności Izby w roku 2016. Przewodnicząca Rady Izby, Jolanta Źródłowska, zaprezentowała sprawozdanie Rady Izby z działalności w roku 2016. Oba sprawozdania zostały zatwierdzone. Podjęto uchwałę w sprawie uzupełnienia składu Rady Izby IV kadencji – do dotychczasowych członków dołączył Tomasz Trzaska. W skład uzupełnionej Komisji Rewizyjnej wszedł Sylwester Paluch. Ostatnim punktem Zwyczajnego Walnego zgromadzenia było przedstawienie Planu Działania Izby oraz Planu Gospodarczo-Finansowego na rok 2017.

Nierozstrzygnięte dylematy

Autorzy niektórych referatów i niemal wszyscy uczestnicy plenarnej dyskusji nie kryli swej krytycznej oceny wprowadzanych innowacji organizacyjno-prawnych. Nie rozwiązują one bowiem głównych problemów technicznej kontroli pojazdów w Polsce, koncentrując się w najlepszym wypadku na koncepcjach wycinkowych bądź ambiwalentnych.

Kwestię zasadniczą pozostaje wciąż ogólnie zły stan techniczny pojazdów poruszających się po naszych drogach i brak praktycznego związku tego zjawiska z działalnością krajowego systemu SKP. Przy sporadycznych kontrolach drogowych niesprawne okazują się zarówno samochody formalnie dopuszczone do ruchu, jak i użytkowane mimo braku stosownych badań.

W obu wypadkach przyczyna ma podobny charakter ekonomiczny, gdyż wysokość opłat za przeglądy z jednej strony nie sprzyja dociekliwości diagnostów, a z drugiej – nie zachęca mniej zamożnych właścicieli pojazdów do regularnych wizyt w SKP. Zaostrzenie kar za te obustronne uchybienia wiąże się z dodatkowymi wydatkami, tym razem państwowymi, i wcale też nie musi przynieść pożądanych efektów. ■

Prezentacja wyposażenia SKP

Przez cały czas trwania konferencji czynne były punkty wystawowe prezentujące aktualne oferty producentów i importerów wyposażenia dla SKP. Do gospodarzy tych stoisk należały firmy: BKF, Ex-Lab, Haik, Italcom, Precyzja-Service, Precyzja-Technik, Texa Poland, WashTec Polska, Werther International Polska i WSOP. Można tam było porozmawiać i obejrzeć najnowsze rozwiązania techniczne zastosowane w urządzeniach służących do przeprowadzania badań technicznych, poczynając od dymomierzy i analizatorów spalin, po szafę diagnostyczną i urządzenia do geometrii.



OFERTY DOSTAWCÓW SPRZĘTU DIAGNOSTYCZNEGO BYŁY BARDZO ATRAKCYJNE, LECZ RÓWNOCZEŚNIE TRUDNE DO SFINANSOWANIA Z OPŁAT POBIERANYCH ZA PRZEGŁĄDY

kłady prowadzonych akcji kontrolnych. Przedstawiciel KGP, inspektor Armand Konieczny, omówił przyczyny wypadków w roku 2016 ze szczególnym uwzględnieniem tych spowodowanych niesprawnością techniczną. Zwrócił uwagę na to, iż zwiększająca się liczba pojazdów i brak skutecznego nadzoru nad ich stanem technicznym prowadzi do pogorszenia bezpieczeństwa na drogach. Zaprezentował m.in. liczbę ofiar śmiertelnych wypadków w Polsce w okresie ostatnich 25 lat na tle liczby zarejestrowanych pojazdów.

Przedstawiciele Ministerstwa Cyfryzacji przedstawili status prac w programie

Cztery nowe rodzaje pasków wieloklinowych Gates

ODMIENNY WYGLĄD, INNOWACYJNA KONSTRUKCJA TO AKTUALNA OFERTA CZTERECH PASKÓW GATES NAJNOWSZEJ GENERACJI, PRZEZNACZONYCH DO UKŁADÓW NAPĘDU PASKA POMOCNICZEGO. ASORTYMENT TEN TRAFIŁ DO DYSTRYBUCJI W DRUGIM KWARTALE

Wspólną cechą tych wszystkich produktów jest:

- ten sam charakterystyczny wzór po zewnętrznej stronie pasków,
- faktura paska przypominająca produkty OE firmy Gates,
- większa elastyczność odpowiadająca wykonaniu i konstrukcji pasków OE.

Pochodzenie OE

Jako jeden z największych na świecie producentów pasków i części metalowych Gates blisko współpracuje ze znanymi markami samochodów. Asortyment OE jest punktem odniesienia dla wszystkich części dostarczanych na rynek wtórny, a nowa generacja pasków Micro-V jest efektem naturalnej ewolucji naszej oferty.

Materiały i technologie OE

Jakość mieszanki EPDM używanej do produkcji pasków OE pozwoliła zwiększyć odporność na pęknięcia i niezawodność pasków nawet w warunkach ekstremalnych wahań temperatury. Paski Micro-V najnowszej generacji są produkowane z tego samego materiału i mają tę samą konstrukcję, co paski OE. Trwałość i wytrzymałość zawdzięczają kordom wzdłużnym wykonanym z najnowocześniejszych materiałów.

Cechy rodzinne

Paski Micro-V Gates zostały opracowane zgodnie ze specyfikacjami określonymi dla danych silników. Aby odwzorować

- Stop&Start (zaprojektowany specjalnie do samochodów z systemem stop&start, napędzany paskiem);
- Unique Fit (specjalny pasek do bardziej „wrażliwych” układów).

Firma Gates uważa, że lepsze oznakowanie i wyraźne rozróżnienie poszczególnych typów pasków wieloklinowych pomoże w doborze części i zwiększy świadomość mechaników w zakresie najlepszych technik montażu.

Zamawianie i wybór części

Producent podjął wszelkie starania, aby zamawianie nowej generacji pasków Micro-V i łączenie ich z dotychczasowym zapasem towaru w magazynie przebiegało bez komplikacji. Numery części pozostają bez zmian.

Katalog internetowy (www.gatesautocat.com) automatycznie wybiera odpowiedni pasek z „rodziny czterech” dla podanego zastosowania. To ułatwia pracę dystrybuto-



Na „rodzinę czterech” pasków Gates Micro-V składają się:

- uniwersalny (przeznaczony do 90% pojazdów użytkowanych w Europie);
- Stretch Fit (do samochodów z paskiem elastycznym bez napinacza);

rom części oraz zaopatrującym się u nich mechanikom. Nowa generacja pasków Gates Micro-V pokrywa 98% istniejących zastosowań. Dzięki temu stanowi najlepszy wybór na rynku części zamiennych.

Na podstawie materiałów firmy Gates