

SKP wciąż się modernizują

Poza niepewnością przyszłości w związku z wstrzymaniem prac nad nowelizacjami przepisów dotyczącymi SKP, ich największą bolączką jest zapewne brak nowelizacji cennika badań. Powoduje to realny spadek wpływów z działalności, spotęgowany przez wzrost kosztów prowadzenia. Mimo to przeprowadzona w naszym laboratorium analiza zgłoszeń dotyczących ponownej legalizacji analizatorów spalin samochodowych pokazuje, że baza sprzętowa stacji kontroli pojazdów jest na bieżąco modernizowana.

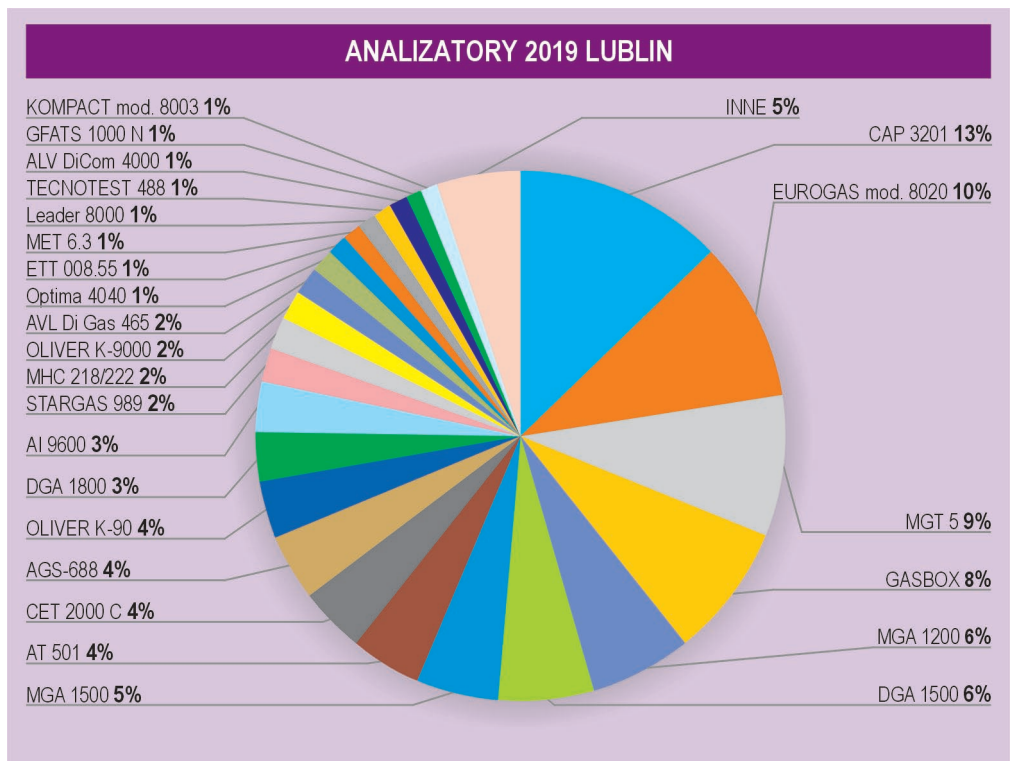
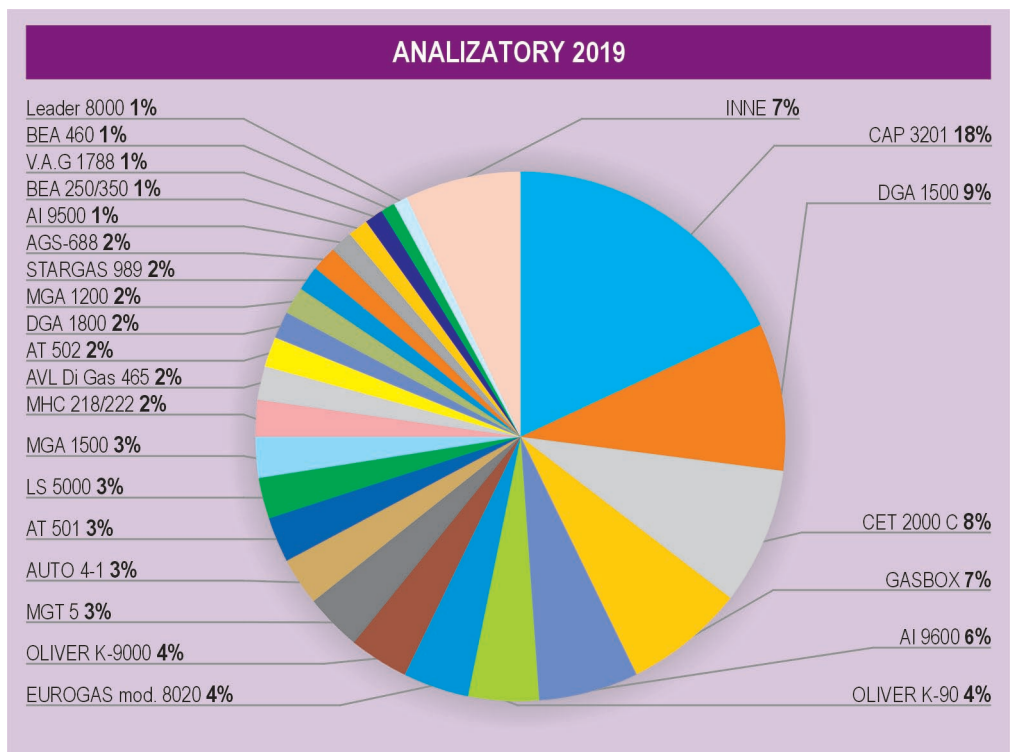
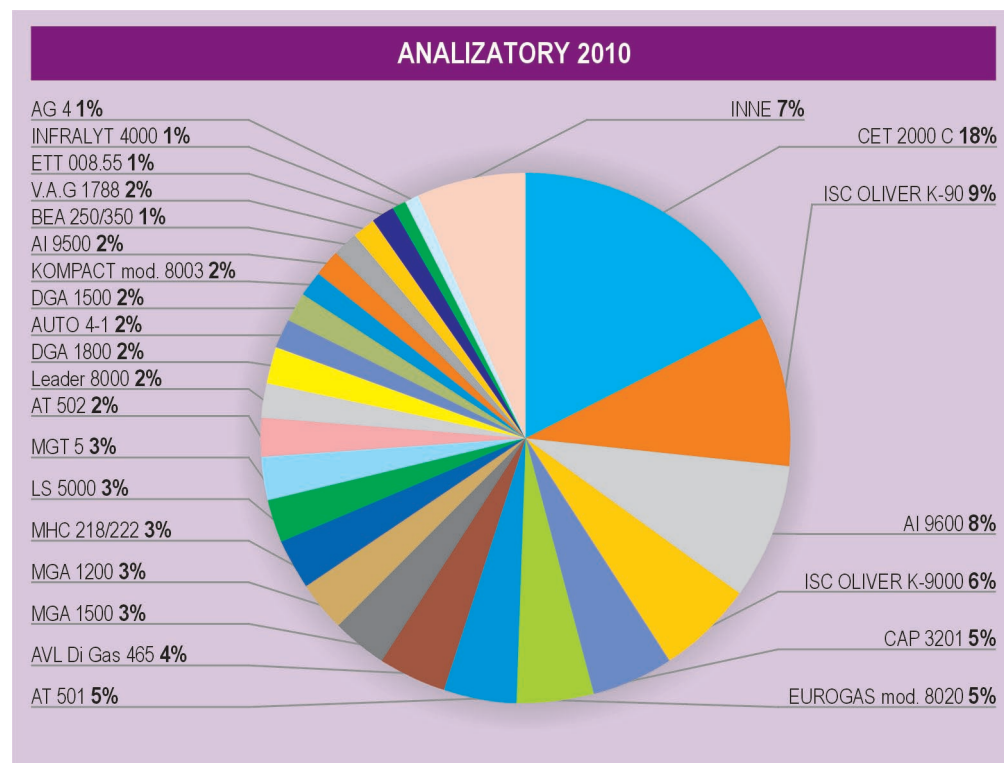
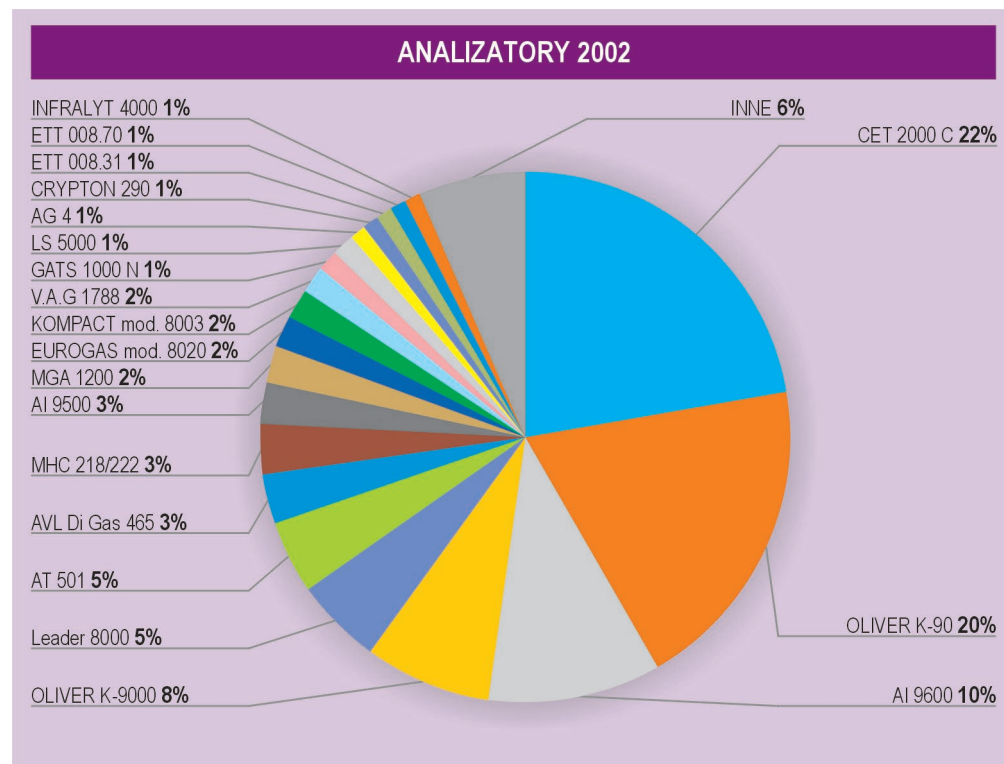
Przyczyną napisania tego artykułu stał się przegląd statystyk zgłoszeń analizatorów spalin do ponownej legalizacji (wcześniej do uwierzytelnienia). Nasze laboratorium działa już 20 lat. Do analizy wybraliśmy 3 lata: 2002 r., w którym to po początkowym rozruchu liczba zleceń osiągnęła ilość pozwalającą na wyciąganie wniosków statystycznych, i ostatni zamknięty, czyli 2019 r., jako środkowy przyjęto 2010 r.

Pozyskane w trakcie analiz dane są po części subiektywne, bo dotyczą naszego laboratorium, zatem mamy tu do czynienia z obszarem zachodniej Polski. Liczba zleceń, które są obsługiwane w naszym laboratorium, wg

szacunków stanowi dwucyfrowy udział we wszystkich legalizacjach w kraju, możemy zatem mówić o pewnych obiektywnych trendach. W 2002 r. analizatory podlegały uwierzytelnieniu raz na 13 miesięcy, natomiast w latach 2010 i 2019 legalizacji ponownej co 6 miesięcy. Ze względu na to, że wyciągamy wnioski procentowe, a nie liczbowe, dla uproszczenia liczyliśmy wszystkie zgłoszenia, zakładając, że powinny być podwójne, choć mamy wyjątek, o którym wspomniemy na końcu tekstu.

W 2002 r. mieliśmy w użyciu analizatory spalin wprowadzane od 1995 r., zatem zaledwie kilkunastu. W owym czasie było więcej producentów i modeli niż dziś, ale największą liczbę zgłoszeń zdominowały trzy urządzenia (ponad 50% zgłoszeń), a sumując dwa modele analizatorów Oliver, osiągamy 60% zgłoszeń. Szybka modernizacja wymuszona wprowadzeniem atestów spowodowała, że do legalizacji nie były zgłaszane analizatory sprzed 1994 roku. Poza wspomnianą marką Oliver prym w sprzedaży, a zatem także pod względem liczby zgłoszeń wiodły marki Cartec, krajowa Radiotechnika, włoski Motorscan z dwoma modelami, próg 5% przekraczał też czeski Atal.

W 2010 r. zaczęły wchodzić na rynek analizatory spalin wyższej klasy dokładności (0) wprowadzane na podstawie nowych przepisów zgodnie z dyrektywą w skrócie nazywaną MID. Dominujące modele nie zmieniły się, ale ich udział w zgłoszeniach spadł z 60% do 41%. Było to oczywiste, gdyż te modele nie były już produkowane, nie miały następców lub sprzedaż następców była marginalna.



Będąc w sprzedaży w pierwszej dekadzie XXI analizatory produkcji Sun, Atal i Motorscan nie zdołały zdobyć większego udziału w rynku może też dlatego, że urządzenia wiodące w latach 90. były jeszcze w użyciu. Jednak w owym czasie pojawiały się już nowe analizatory MID, których wprowadzenie do obrotu w teorii było możliwe od 29 października 2006 r., a w praktyce od roku 2007. Widać, że już wtedy próg 5% przekroczył analizator marki Capelec, a udział wszystkich nowoczesnych analizatorów spalin klasy dokładności 0 wyniósł 7%.

W roku 2019 natomiast nastąpiła wyraźna zmiana trendów. W pierwszej piątce znalazły się aż trzy modele analizatorów spalin klasy dokładności 0, które stanowią już 34% zgłoszeń, dawna pierwsza czwórka stanowi zaledwie 22% zgłoszeń.

W najwyższej klasie dokładności wciąż prowadzi Capelec z modelem CAP 3201, analizatorem najliczniej zgłaszanym do legalizacji, drugie miejsce zajmuje model DGA 1500 tego samego producenta. Nasz próg przekroczył również model Gasbox firmy Texa. W zestawieniu poniżej naszego progno znalazło się kilka analizatorów klasy 0. Wszystkich analizatorów klasy 0 mamy już ponad 40%.

Widać zatem, że zmiany w drugiej dekadzie XXI wieku są większe niż w pierwszej. Oczywisty wpływ na to może mieć fakt, że analizatory z bumy roku 1995 mają już ponad 20 lat i zużyły się nie tylko moralnie, ale również fizycznie.

Trzeba sobie również powiedzieć, że rzeczywista liczba analizatorów klasy 0 jest większa, gdyż ich opóźnienie w zgłaszaniu do ponownej legalizacji wynosi statystycznie 1,5 roku. W zestawieniu nie ma analizatorów wyprodukowanych w 2019 r., gdyż podlegają legalizacji dopiero od 1 grudnia 2020 r. Natomiast te z roku 2018 zdążyły być zgłoszone tylko raz, podczas gdy wszystkie starsze są liczone dwa razy.

Na koniec chciałbym wprowadzić trochę więcej obiektywizmu. Dzięki uprzejmości laboratorium Auto Stoma z Lublina możemy zaprezentować dane analizatorów zgłoszonych w 2019 r. do tamtejszego laboratorium, które obsługuje głównie część wschodnią kraju. Mimo pewnych różnic widać, że tendencje się powtarzają. Lider zgłoszeń jest ten sam – CAP 3201, natomiast najliczniejszym modelem starszych analizatorów jest 8020 firmy Motorscan, a nie CET 2000. Widać też trzykrotnie większy udział modelu MGT 5. Udział nowoczesnych analizatorów klasy dokładności 0 wynosi ponad 37%, a pierwsza trójka z laboratorium Auto Stoma stanowi niewiele mniejszy udział niż u nas, bo ponad 27%.

Można żałować, że nie ma dostępnych innych danych, niemniej z tych posiadanych można wyciągnąć wniosek, że na stacjach kontroli pojazdów w całym kraju mimo lokalnych różnic postępuje modernizacja bazy sprzętowej. Widać również, że preferencje klientów są również zgodne.

Mariusz Nowicki
Laboratorium Haik