

CORAZ WIĘCEJ HYBRYD NA ULICACH. BRAKUJE SPECJALISTÓW OD SERWISOWANIA

W warsztatach i stacjach kontroli pojazdów rośnie zapotrzebowanie na specjalistów z uprawnieniami elektryka wysokich napięć.

Na problem wskazuje "Puls Biznesu". Gazeta podkreśla, że na polskich ulicach jeździ już 125 tys. hybryd, czyli pojazdów wyposażonych w silnik spalinowy i jeden lub kilka elektrycznych. "Jak każdy rodzaj samochodu również hybrydy i elektryki trzeba serwisować, i poddawać okresowym badaniom technicznym" - czytamy.

Dziennik zaznacza, że naprawa aut hybrydowych i elektrycznych wymaga stosowania ściśle określonych procedur bezpieczeństwa z uwagi na obecność instalacji wysokiego napięcia. "Parametry elektryczne każdej hybrydy znacznie przekraczają graniczny próg prądu niebezpieczny dla życia człowieka. Z tego względu mechanik, który będzie naprawiał takie auto, powinien mieć uprawnienia wydawane przez Stowarzyszenie Elektryków Polskich (SEP) do prowadzenia prac przy urządzeniach pracujących pod napięciem do 1 kV" - podkreśla "Puls Biznesu".

Jak dodaje, osoba z takimi uprawnieniami powinna nosić ubranie ochronne, takie jak rękawice izolujące, okulary i buty oraz - co ważne - kask. "Inni pracownicy warsztatu powinni być poinformowani o pracach przy tego typu pojazdach; miejsce pracy powinno być odpowiednio oznakowane poprzez pachołki i poziome znaki ostrzegawcze" - czytamy.

W artykule zwrócono uwagę, że wiele warsztatów nie obsługuje takich aut, ale niektórzy - aby nie tracić klienta - podejmują się napraw bez zabezpieczeń, wiedzy czy uprawnień. "Jednak do napraw tego rodzaju pojazdów nie można zabierać się bez wiedzy, odzieży ochronnej, uprawnień SEP oraz izolowanych narzędzi, a za ewentualne wypadki odpowiedzialność ponosi co do zasady pracodawca" - zaznacza gazeta.

"Hybrydy słusznie traktuje się jako pomost w dochodzeniu do zeroemisyjnych pojazdów. Ich wzrastająca liczba nie dziwi. Jednak serwis i naprawa hybryd to sprawa poważniejsza niż naprawa pojazdów z napędem konwencjonalnym. Mamy tutaj do czynienia z pracą niejako saperską - pomylić się można tylko raz. Dobrze więc, że istnieją warsztaty, które świadomie nie podejmują się takich wymagających szkoleń i uprawnień" - podkreśla cytowany w dzienniku prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, członek zarządu CLEPA Alfred Franke.

"Zauważalne jest przy tym większe przygotowanie warsztatów zrzeszonych w sieciach warsztatowych do wykonywania napraw takich pojazdów" - dodaje Franke.

"Puls Biznesu" podkreśla, że zelektryzowanych aut będzie coraz więcej. "Aby warsztat stał się wyspecjalizowanym punktem napraw takich pojazdów, konieczne są inwestycje w wiedzę i sprzęt.

Osobnym zagadnieniem jest fachowy przegląd pojazdu w SKP i zapewnienie bezpieczeństwa diagnosty, do czego konieczne jest wyposażenie stacji w dodatkowy sprzęt" - czytamy.

Specjalista ds. elektromobilności z firmy Inter Cars Robert Feruś zwraca uwagę w artykule, że obecnie przegląd hybrydy, czy elektryka prawie nie różni się od tego dla aut spalinowych, co rodzi potencjalne niebezpieczeństwo. "Stacje kontroli pojazdów nie są przygotowane na badania tego typu pojazdów, wielu diagnostów nierzadko pracuje samodzielnie, co zwiększa ryzyko a dodatkowo niewielu z nich ma dostateczną wiedzę o udzieleniu pierwszej pomocy w przypadku porażenia prądem elektrycznym" - podkreśla Feruś.

"Miejmy nadzieję, że stosowne przepisy prawa regulujące tę kwestię niebawem się pojawią, a bodźcem do ich stworzenia nie będzie pierwszy wypadek śmiertelny w warsztacie, czy w SKP" - dodaje ekspert.