

**Sprawozdanie ze spotkania europejskiego stowarzyszenia EGARA  
w dniu 6 czerwca 2014 r. w Doncaster.**

W spotkaniu udział wzięli:

<b>Uczestnik</b>	<b>Stowarzyszenie</b>	<b>Państwo</b>
Siri Sveinsvoll	NBF	N
Jan Molberg	NBF	N
Paul Fox	MVDA	UK
Marc van den Brand	STIBA	NL
Bart Ebben	STIBA	NL
Henk Jan Nix	EGARA	NL
Tomasz Pawlik	FORS	PL
Grzegorz Wajszczuk	FORS	PL
Børge Madsen	DAG	DK
Steen Errendal	DAG	DK
Sven Kimmel	ELV	EST
Priit Hanson	ELV	EST
Dorothee Decrop	CNPA	F
John Murphy	IMVRA	IRL
Toddy Cuthbert	IMVRA	IRL
Francois Meesemeacker	CNPA	F

Spotkanie Stowarzyszenia EGARA połączone było z pokazem British Car Show w Stacji demontażu pojazdów Motorhog w Doncaster. Uczestnicy spotkania mieli możliwość obejrzenia prezentacji sprzętu ciężkiego (kruszarki, dźwigi, itp.) Zorganizowana była również aukcja charytatywna na rzecz badań nad rakiem. Odbyła się konferencja o planowanym osiągnięciu 95% poziomu recyklingu w 2015 i istniejących ku temu przeszkodach do pokonania oraz wykład o separacji tworzyw sztucznych. Na zamkniętym spotkaniu EGARA w Motorhog głównymi pozycjami dyskusji były: brak pojazdów i omówienie systemów rejestracji pojazdów. Poszczególni przedstawiciele krajów przedstawili swoje prezentacje na tematy nurtujących problemów dotyczących recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Paul Fox (UK) wyjaśnił kilka uwag Vasso, które były wzięte pod uwagę kiedy zmienione zostały statuty niedawno odrzucone na wniosek kilku nowych członków, ponieważ było oczywiste, że

nowe warunki nie zostaną spełnione. Inną kwestią jest to, że stowarzyszenie powinno być nieco bardziej aktywne i wysyłać newsletter co 3 miesiące, co będzie już robić. Komitet Wykonawczy będzie odbywał także konferencję telefoniczną każdego marca i września. Biuletyn informacyjny będzie wysyłany do wszystkich członków stowarzyszenia, do zamieszczenia go w ich własnych magazynach i stronach internetowych. Biuletyn będzie w języku angielskim lecz jeśli ktoś chce przetłumaczyć na własny język to oczywiście ma do tego prawo.

Paul Fox wyjaśnił, że wciąż są poszukiwane numery OEM, i że odbyły się rozmowy z 3 dostawcami oprogramowania recyklingowego: Breaker Pro i systemów Pinnacle i DH

BreakerPro – na spotkaniu odbyła się dyskusja z Alistair Lyonie (właściciel), który wyjaśnił, że potrzebują jeszcze kilku miesięcy na wdrożenie numerów części OEM w ich systemie zarządzania częściami. Wyjaśniono, że będą używali danych dostarczonych przez TecDoc. Oświadczenie TecDoc "Katalog części elektronicznych na płytach DVD oraz w Internecie zawiera ponad trzy miliony artykułów w 28 językach. Użytkownicy mogą uzyskać dostęp do ponad 3,9 mln zdjęć. Obejmuje to ponad 52.000 rodzajów samochodów i ponad 42.000 rodzajów pojazdów użytkowych". Właściciel potwierdził, że będzie na bieżąco informować o wszelkich wydarzeniach, zarówno dobrych jak i złych, ale nie przewiduje zbyt wielu problemów i przeszkód, których nie można by pokonać. Alistair był chętni, by pomóc nam w całej Europie ze swoim produktem.

Pinnacle / Hollander - Amerykański CEO Steve Krier udzielił wykładu na temat jak "Wymiana" pracowała i jakie dane zostały udostępnione abonentom. Choć wydawało się to imponujące, to jednak unikał odpowiedzi na bezpośrednie pytania, i wszyscy odeszli z wątpliwościami czy numery OEM były wykorzystywane w sposób jaki był oczekiwany w takim systemie.

DH Systems - Dave Harcourt (właściciel) udzielił pokazu i wykładu o tym jak system działa na podstawie danych dostarczonych przez OEM Thatcham. Thatcham to organizacja Wielkiej Brytanii ufundowana przez dużych ubezpieczycieli, dostarczająca od lat danych na temat części i czasów napraw warsztatowych. Zbiera własne dane ze zdemontowanych pojazdów (podarowanych przez producentów, spisuje i zachowuje każdy numer OEM poszczególnej części. Thatcham twierdzą, że 85% to pojazdy RHD, chociaż Dave Harcourt wyraził opinię, że jest to raczej bliżej 66% i wykazał, że ta licencja była droga i kosztuje £ 60 rocznie w zależności od liczby zapytań, i że potrzeba do tego innych licencji i subskrypcji, aby móc wykorzystać dane w użyteczny sposób. Dave Harcourt przedstawił numery Lucas i Bosch, które również pochodzą z jego systemu, umożliwiając użycie części do innych pojazdów. Ze względów licencyjnych Dave Harcourt nie mógł pokazać numerów OEM i numerów Lucas / Bosch na tym samym ekranie jednocześnie. Dave Harcourt ma obecnie licencję tylko w Wielkiej Brytanii, ale jest gotów do rozszerzenia jej na Europę. Pobieranie danych części nie jest tylko problemem europejskim, to problem ogólnoswiatowy. Dane są tylko dla sprzedaży nowych i regenerowanych części, a my jesteśmy wykluczeni.

Tomasz Pawlik