

# Prawo według Polski czy Parlamentu Europejskiego?

## [WYWIAD]

data aktualizacji: 2017.03.02



Parlament Europejski

**70% przepisów prawa dotyczących rynku motoryzacyjnego, a w szczególności producentów i dystrybutorów części tworzone jest nie w Polsce, ale w Brukseli. Bardzo ważne okazuje się zatem pytanie, czy nasz kraj ma w tej kwestii coś do powiedzenia, czy polski głos liczy się w Parlamencie Europejskim? Rozmawiamy na ten temat z Prezesem Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, Alfredem Franke.**

**SDCM jest jedyną organizacją, która potrafiła połączyć interesy zarówno producentów jak i dystrybutorów części motoryzacyjnych. Jakie korzyści czerpią z tego firmy należące do Stowarzyszenia?**

Połowa naszych członków to firmy z polskim kapitałem, a blisko 35% producentów części zrzeszonych w SDCM to firmy wyłącznie z polskim kapitałem. Tworzymy uniwersalną, a zarazem unikalną platformę porozumienia pomiędzy producentami i dystrybutorami. Dla obu stron taka bliska relacja to bardziej efektywna współpraca, a zarazem ułatwienie kontaktu. Są wśród naszych członków firmy, których reprezentantom trudno byłoby spotkać się i znaleźć płaszczyznę współpracy, gdyby nie przynależność do SDCM.

Godnym podkreślenia jest również fakt, że SDCM jest jedynym głosem producentów, zarówno polskich jak i zagranicznych, płynącym z Polski w kierunku Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego. SDCM systematycznie opowiada się po stronie swoich członków na szczeblu europejskim już od 12 lat.

**Przynależność Polski do Unii Europejskiej powoduje, że 70% aktów prawnych dotyczących branży motoryzacyjnej powstaje w Brukseli, ale obowiązują one wszystkie firmy działające w**

## **naszym kraju. Czy SDCM ma realny wpływ na tworzenie tego prawodawstwa?**

To jedno z naszych głównych zadań. Reprezentujemy w Brukseli interesy producentów części, dystrybutorów, a także niezależnych warsztatów samochodowych.

Jest to możliwe głównie dzięki temu, że stowarzyszenie nasze należy do CLEPA czyli Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych. Warto podkreślić, że udział SDCM w tej organizacji umożliwia nam jak i zaprzyjaźnionym organizacjom z Europy właśnie ten realny wpływ na unijne decyzje. Trzeba umieć patrzeć realnie na fakty i to bez względu na to czy to się komuś podoba czy nie. Tylko poprzez swój europejski zasięg, czyli członkowsko w SDCM, a pośrednio w CLEPA, producent działający w Polsce, w tym również w 100% polski producent, może w tych kwestiach zabierać głos, który będzie słuchany w Brukseli.

## **SDCM jest również członkiem FIGIEFA organizacji skupiającej dystrybutorów w sektorze aftermarketu.**

Oczywiście tak. Dla wyjaśnienia trzeba powiedzieć, że SDCM ma dwie główne sekcje. Jedna obejmuje sprawy dotyczące sektora produkcji części i dlatego też współpraca z CLEPA jest bardzo ważna, a druga to właśnie kwestie dotyczące handlu i usług.

Współpraca i wsparcie ze strony FIGIEFA, czyli jedynej europejskiej organizacji reprezentującej interesy handlu częściami motoryzacyjnymi jest dla nas równie istotne, gdyż pozwala naszemu stowarzyszeniu reprezentować zarówno interesy producentów części jak i dystrybutorów pracujących na rzecz aftermarketu. Przynależność naszego stowarzyszenia do obu tych organizacji (CLEPA i FIGIEFA) daje SDCM także niezwykle szerokie możliwości oddziaływania na decyzje i prawodawstwo unijne.

## **Czy działanie SDCM polega wyłącznie na oddziaływaniu na decyzje zapadające w Brukseli i reprezentowaniu polskich racji zagranicą, na forum europejskim?**

Jest to bardzo ważna sfera naszej działalności, ale oczywiście nie zapominamy o krajowym ustawodawstwie, mogącym mieć wpływ na interesy branży motoryzacyjnej. Podam chociażby przykład z ostatniej chwili: SDCM pilnie śledziło prace legislacyjne związane z projektem ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozów towaru, który w pierwotnej wersji mógłby uderzyć w warsztaty motoryzacyjne i inne firmy mające styczność z przewozem olejów silnikowych. Podczas debaty w senackiej Komisji Gospodarki Narodowej i Innowacyjności wyraźnie wskazaliśmy potrzebę wprowadzenia poprawek, które po merytorycznej dyskusji, dzięki zrozumieniu i poparciu wielu senatorów, przyjęto. Dzięki temu ustawa, jeśli zatwierdzi ją Sejm, będzie ograniczała szarą strefę, ale też nie doprowadzi do chaosu w firmach branży motoryzacyjnej.

## **Wiemy, że SDCM stanowczo sprzeciwia się wprowadzeniu tzw. homologacji krajowej. Dlaczego?**

Są w naszym kraju wąskie grupy interesów, które być może chciałyby poprzez homologację krajową coś ugrać. Ale równie dobrze może to wynikać z braku szczegółowej wiedzy w tej sprawie i dlatego są w błędzie. Możliwe ktoś na tym skorzysta, lecz większość producentów części, w szczególności polskich na tym straci. Obecnie w Parlamencie Europejskim trwają intensywne prace nad nowymi przepisami dotyczącymi homologacji. Cała energia producentów zarówno polskich jak i zagranicznych powinna być dziś skierowana na działania wpływające na te unijne przepisy, gdyż „jutro” będą one obowiązywały nas wszystkich. Zatem każde wsparcie producentów części jak i dystrybutorów będzie przez SDCM niezwykle doceniane.

Ponadto gdy wkrótce zaczną obowiązywać nas te unijne przepisy, może okazać się, iż krajowe homologacje będzie można jedynie schować do segregatorów. A co gorsza, mogą okazać się niespójne z tymi, które opracowuje obecnie Unia Europejska.

Co więcej, narażenie polskich firm na dodatkowe koszty, których nie poniosą firmy z innych krajów UE, mogłoby sprawić, że firmy produkujące w Polsce stałyby się mniej konkurencyjne na rynku europejskim, a to chyba nie leży w interesie rodzimej gospodarki i przedsiębiorczości. Jednakże mając na względzie potrzebę pewnych producentów części do weryfikacji jakości ich wyrobów, SDCM przygotowuje nową formę tak zwanej uproszczonej certyfikacji. Na ten temat już wkrótce będę mógł powiedzieć więcej gdyż obecnie doprecyzowujemy zapisy prawne.

*Źródło: SDCM*

Źródło: