

Serwisowanie pojazdów elektrycznych. Co z niezależnymi warsztatami?

data aktualizacji: 2017.08.25



Projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przeszedł przez uzgodnienia międzyresortowe. Zakończył się również czas na składanie opinii w ramach konsultacji publicznych. Co obecnie wiemy na temat tego projektu ustawy?

Przede wszystkim to, iż określa on podstawowe zasady funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystywania paliw alternatywnych w transporcie. Jak potwierdzają jednogłośnie niemal wszyscy eksperci motoryzacyjni, nie ma mowy o powodzeniu aut elektrycznych bez wysoko rozwiniętej infrastruktury ładującej te pojazdy, dlatego projekt ten należy przyjąć z zadowoleniem. Nie oznacza to jednak, że na obecnym etapie zasługuje on na pochwały, a sama branża motoryzacyjna wita elektromobilność z otwartymi ramionami.

Elektromobilność A.D. 2017

Choć obecnie na świecie stymuluje się rozwój technologii, produkcji i rynku indywidualnych samochodów zasilanych energią elektryczną, to jednocześnie często wróży się powodzenie tylko pojazdom zaprzęgniętym na potrzeby komunikacji miejskiej, szczególnie w Polsce, gdzie funkcjonuje obecnie kilka firm je produkujących. W odniesieniu do pojazdów osobowych sukces wydaje się mniej prawdopodobny.

Promując i stymulując rozwój elektromobilności we wskazanym projekcie ustawy przewidziano np. obowiązek posiadania do 2025 r. 50% pojazdów elektrycznych we flotach rządowych, organów centralnych. Podobny zapis zaproponowano w odniesieniu do jednostek samorządu terytorialnego z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys. mieszkańców (odpowiednio 30%) . W trakcie konsultacji szereg organów centralnych wniosło o zwolnienie ich z tego obowiązku. Można się spodziewać, że podobny trend obserwować będzie można wśród

jednostek samorządu terytorialnego. Złośliwi już teraz twierdzą, że przykład powinien iść z góry.

Również sami kierowcy z dystansem podchodzą do pojazdów elektrycznych, co potwierdza badanie Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych, z którego wynika, że choć pojazdami elektrycznymi interesuje się aż 91,6 % ankietowanych kierowców, to tylko 12,4 % realnie rozważa zakup takiego pojazdu. Najważniejszą barierą jaką wskazali ankietowani był właśnie koszt (57,3 %), a dalej brak rozbudowanej infrastruktury (47,4 %) oraz zasięg pojazdów elektrycznych (29,8 %).

Serwisowanie pojazdów elektrycznych

Sygnalizując ważne kwestie do rozwiązania w przyszłości warto wskazać, że koszt takiego samochodu może okazać się dodatkowo powiększony o wysokie koszty utrzymania. Pamiętać należy, że w obecnym projekcie ustawy o elektromobilności, nie ma zapisów dotyczących serwisowania pojazdów elektrycznych, które zgodnie z obecnym projektem nabywać będą instytucje państwowe. Naprawa i serwisowanie pojazdów jest nieodłącznym elementem jego utrzymania podczas okresu eksploatacji. Jest to element niezwykle kosztowny - szacuje się, że przez cały okres eksploatacji pojazdu koszt ten zbliżony jest do kosztu jego pierwotnego zakupu. Dlatego w sposób szczególny należy dbać o utrzymanie konkurencji na rynku napraw, tak aby uniknąć monopolizacji ze strony producentów pojazdów elektrycznych.

Należy zapewnić by prawo do ich napraw i serwisowania otrzymały także warsztaty niezależne, które nie powinny być pomijane np. w konkursach mających wyłonić podmiot, który będzie naprawiać pojazdy zakupione przez wspomniane organy centralnej administracji publicznej czy jednostki samorządu terytorialnego. Do tej pory wciąż wiele osób nie wie, że od 1 czerwca 2010 roku obowiązuje rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 461/2010, popularnie zwane w Polsce „GVO” oraz Sektorowe Wytyczne do niego. Na tej podstawie kierowca, który kupił nowy samochód, może zlecić jego okresowy przegląd i naprawę warsztatom niezależnym bez utraty gwarancji. Co więcej, w samochodzie na gwarancji można stosować części eksploatacyjne nie tylko z logo producenta pojazdu, ale także znacznie tańsze części porównywalnej jakości. Niestety powyższe rozporządzenie wygasa w 2023 roku i obecnie nie wiadomo jak wówczas będzie wyglądała kwestia napraw pojazdów „na gwarancji” przez niezależne warsztaty.

Kwestie związane z naprawami i serwisowaniem są ważne z uwagi na fakt, że w Polsce działa około 20 tys. warsztatów niezależnych oraz ok. 1,5 tys. serwisów autoryzowanych. Przy czym nasycenie naszego kraju autoryzowanymi punktami usługowymi należy rozpatrywać dla każdej marki z osobna, gdyż zwykle specjalizują się one w jednej marce samochodów. Warto przy tym wskazać, że na 10 polskich kierowców tylko 1 korzysta z usług warsztatu autoryzowanego, pozostawiając w nim rocznie kwotę taką, jak ponad 4 kierowców korzystających z usług warsztatów niezależnych. To pokazuje, że swobodny wybór warsztatu serwisującego pojazd ma ogromne znaczenie pod względem kosztów prawidłowego utrzymania samochodu i powinien być kluczowym elementem przy podejmowaniu decyzji o jego zakupie.

Z czego wynikają obawy branży?

Obecnie elektromobilność traktowana jest jeszcze przez przemysł motoryzacyjny z zauważalnym dystansem, który wynika m.in. z tego jak do pojazdów elektrycznych, ich niewątpliwych zalet, ale też widocznych obecnie wad podchodzą sami kierowcy. Wiele przedsiębiorstw boi się zatem podjęcia decyzji o poniesieniu ogromnych kosztów przestawienia produkcji na potrzeby elektromobilności. Takie decyzje muszą zostać oparte na danych dotyczących potencjalnych zysków, a obecnie nie wiadomo nawet jaki napęd pojazdów zdominuje motoryzację następnych lat. Pamiętać bowiem należy, że niższą emisję spalin zapewniają też np. pojazdy hybrydowe, które nie wymagają od przemysłu motoryzacyjnego tak daleko idących zmian. Ponadto, niektóre z produkowanych obecnie

na potrzeby pojazdów z napędem spalinowym części motoryzacyjne, nie będą potrzebne w pojazdach elektrycznych, co z pewnością nie cieszy firm, które zainwestowały właśnie w ich produkcję, rozwój i ulepszanie.

- Elektromobilność i jej wpływ na motoryzację, trudno w tym momencie ocenić. Faktycznie jednak, jeżeli trend stymulacji sprzedaży samochodów wolnych od emisji CO₂, ze szczególnym naciskiem na pojazdy elektryczne, utrzyma się w Europie i na świecie, to zachęci on do zmian i inwestycji w tym kierunku firmy, działające w Polsce, które często będą budowały od zera nowy profil działalności, a jednocześnie zmuszone zostaną do redukcji swojej dotychczasowej działalności związanej z produkcją do pojazdów o tradycyjnym napędzie spalinowym.. Zatem z dużą uwagą analizujemy prace rządu polskiego oraz Ministerstwa Rozwoju, wskazując najlepsze rozwiązania, ale również słabe punkty proponowanych zapisów prawnych - komentuje Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Źródło: