

Polska „zalewana” towarami o niesprawdzonej jakości?

data aktualizacji: 2017.08.28



Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych jakiś czas temu podjęło temat pojawiających się postulatów wprowadzenia w Polsce obowiązkowej certyfikacji krajowej. Temat ten budzi sporo emocji, powodując artykułowanie coraz mniej uzasadnionych argumentów za jej wprowadzeniem, ale również wprowadzaniem w błąd opinii publicznej poprzez sugerowanie, że w Europie obowiązują inne niż w Polsce przepisy dotyczące homologacji części. Oto niektóre z nich wraz z krótkim omówieniem.

Polska „zalewana” towarami o niesprawdzonej jakości

Być może powyższe zdanie jest w jakimś stopniu prawdziwe w odniesieniu do grup produktów z innych niż motoryzacja gałęzi przemysłu. Odnosząc to twierdzenie do motoryzacji należy uznać je za duże nadużycie. Przypomnijmy bowiem, że produkty importowane z krajów dalekiego wschodu, klasyfikowane jako części mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, stanowią zaledwie 3% obrotu dystrybutorów części motoryzacyjnych. Ponadto, połowa ze wskazanych trzech procent, to produkty, które klasyfikowane są jako części trafiające na pierwszy montaż. Nie należy również nikomu tłumaczyć, że przypisywanie złego wizerunku częściom tylko ze względu na kraj ich pochodzenia jest dodatkowym nadużyciem, które jednak jak każde populistyczne twierdzenie znajduje swoich zwolenników. Części o „wątpliwej” jakości są bardzo szybko wypierane w wyniku walki o klienta toczonych między firmami. Jest ona tak silna, że samoczynnie oczyszcza rynek z produktów, które nie spełniałyby wymagań wysokiej jakości. Brak popytu na takie części zapewniony jest również dzięki warsztatom, które wybierają jedynie sprawdzone części, aby nie narażać się na ponoszenie kosztów związanych z reklamacjami.

Polska cmentarzem Europy

Od dawna słyszy się slogany jakoby Polska była „złomowiskiem Europy”. Patrząc na dane zawarte w

bazach Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK), twierdzenie to jest w jakimś stopniu uzasadnione. Jak jednak dowodzą instytuty badawcze blisko 6,7 mln pojazdów wpisanych do bazy należy określić jako tak zwane „martwe dusze”, czyli już dawno nieistniejące pojazdy. Zatem „martwe dusze” w bazie CEPiK zawyżają liczbę samochodów osobowych o blisko 30% oraz znacząco zawyżają wiek parku samochodowego w Polsce. W rzeczywistości zatem sytuacja nie wygląda źle. Bardzo szybko rośnie popyt na nowe samochody, a nawet stosunkowo duży popyt na importowane używane samochody również nieznacznie, ale jednak odmładza nasz park samochodowy.

Odnosząc się zaś z kolei do twierdzeń, że import pojazdów oraz części niesprawdzonej jakości, które rzekomo zalewają Polskę sprawi, iż będziemy cmentarzyskiem Europy, należy uznać je za nieuprawnione. Jak wskazują np. najnowsze dane Komendy Głównej Policji (ogłoszonych pod koniec lipca b.r.), w pierwszej połowie roku było o 1249 mniej wypadków niż w I półroczu 2016 r. Spadła także liczba zabitych i rannych. Badania i raporty wykazują, że w przeważającej większości wypadki powodowane są przez samych kierowców, niebezpieczne zachowania pieszych czy też zły stan dróg. Usterki techniczne stanowią także przyczyny wypadków – jest to jednak problem związany z nieprawidłowym działaniem Stacji Kontroli Pojazdów w Polsce, a nie z rzekomym montowaniem części niesprawdzonej jakości z Azji.

Kwestia, która faktycznie wpływa na bezpieczeństwo to oferowane w szarej strefie części używane. Jak wskazuje SDCM, ewentualne kosztowne krajowe certyfikacje sprawią, że wzrosną ceny części zamiennych, a to wbrew intencjom rzekomej dbałości o bezpieczeństwo pobudzi popyt na części używane, pozostawione bez jakiejkolwiek kontroli jakości, pochodzące często z samochodów powypadkowych lub kradzionych. Wzrost cen nowych części spowodowany kosztami homologacji wzmocni bowiem nielegalny handel na szrotach i giełdach motoryzacyjnych oraz za pośrednictwem wszechobecnych aukcji internetowych części.

Na obowiązkowej krajowej certyfikacji części (nie) zyskają polscy producenci

- Najbardziej nieuzasadnionym i przewrotnym argumentem za wprowadzeniem obowiązkowej krajowej certyfikacji jest rzekoma korzyść dla polskich producentów. Nie rozumiem, jak ktoś kto twierdzi, że działa w interesie polskich producentów może wysuwać podobne twierdzenie – wskazuje Alfred Franke, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. - Wprowadzenie kosztownego obowiązku krajowej certyfikacji spowoduje, że nasi polscy producenci staną się mniej konkurencyjni wobec producentów zagranicznych, którzy nie ponosząc takich kosztów, będą mogli oferować swoje produkty po niższej cenie. W ten sposób zaczniemy tracić z trudem zdobyte rynki innych krajów. A trzeba tu dodać, że wszechobecna konkurencja cenowa jest jednym z głównych czynników pomagających w przejmowaniu rynków zagranicznych. Warto uświadomić sobie również, że narzucenie obowiązku certyfikacji krajowych nie spowoduje wycofania się konkurencji z rynku.

Chciałbym przypomnieć, że na najważniejszych i największych z punktu widzenia branży motoryzacyjnej rynkach europejskich obowiązują jedynie unijne (a zatem wiążące również w Polsce), przepisy w kwestii homologacji jak również regulaminy EKG ONZ. Dlatego wbrew twierdzeniom/życzeniom środowisk postulujących wprowadzenie obowiązkowej krajowej certyfikacji, jej ewentualne wprowadzenie w Polsce nie sprawi, że będzie ona respektowana za granicą.

Odnosząc się jeszcze do kwestii jakości oferowanych w Polsce części zamiennych, warto podkreślić, że większość marek części i komponentów motoryzacyjnych oferowanych w Polsce dostępna jest we

wszystkich innych krajach UE. Dzieje się tak, między innymi dlatego, że firmy zajmujące się dystrybucją części zamiennych łączą się w międzynarodowe grupy zakupowe, które tworzą tzw. wspólne listy producentów, z którymi następnie negocjują warunki współpracy, tak aby produkty te oferować na wszystkich rynkach europejskich. Skoro produkty te akceptowane są w całej Europie, Polska nie powinna podważać ich wiarygodności i zmuszać firmy do ponoszenia dodatkowych kosztów.

Firmy, które pragną promować swoje produkty mogą poddawać je dobrowolnej certyfikacji. Jest to możliwe na mocy porozumienia jakie SDCM podpisało z Instytutem Transportu Samochodowego. Badanie odbywa się za rozsądną cenę, a w przypadku pozytywnego wyniku badania, skutkuje uzyskaniem certyfikatu tego Instytutu, dodaje Franke.

Źródło: