

Europejscy kierowcy zapłacą za skandal VW?

data aktualizacji: 2017.09.18



Przyszłość rynku motoryzacyjnego pozostaje obecnie pod wielkim znakiem zapytania. Wszystko przez projekt rozporządzenia, które o ironio miało na celu znaczną poprawę jego funkcjonowania - mowa tu o projekcie rozporządzenia COM(2016) 31.

Przyszłość rynku motoryzacyjnego staje się niepewna

W lutym bieżącego roku, branża motoryzacyjna, odetchnęła z ulgą. Podczas głosowania w Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO) Parlamentu Europejskiego, Eurodeputowani z różnych frakcji, wspólnie wprowadzili do omawianego rozporządzenia, zaproponowanego przez Komisję, kilkaset poprawek, w tym szereg mających kluczowe znaczenie nie tylko dla 500.000 firm, działających na tak zwanym rynku niezależnym (IAM), a tworzących w Europie 3,5 miliona miejsc pracy, ale również dla 284 milionów kierowców. Zgłoszone dzięki znacznym wysiłkom i ponad frakcyjnymi podziałami poprawki zapewniły utrzymanie w branży motoryzacyjnej zdrowej konkurencji z korzyścią dla konsumenta, pomiędzy niezależnymi warsztatami oraz segmentem w dużej mierze kontrolowanym przez producentów pojazdów tj. serwisami autoryzowanymi (ASO).

- Jestem podbudowana faktem, że udało się przekonać moich kolegów i koleżanki z Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO), by naprawić istniejące w projekcie rozporządzenia luki, wsłuchać się w głos branży motoryzacyjnej i zaproponować poprawki, które uzupełniają ten projekt z korzyścią dla zdrowej konkurencji oraz małych i średnich przedsiębiorstw. Zależy mi, aby w równym stopniu dbać o standardy ochrony środowiska, jak i prawa konsumentów oraz zwiększać konkurencję na rynku - wskazuje eurodeputowana Róża Thun z Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO).

Zdarzenia ostatnich dni pokazały, że wysiłki te mogą pójść na marne. Przede wszystkim zaniepokojenie branży budzi stanowisko Komisji Europejskiej, która wydaje się być nieprzychylna zaproponowanym zmianom rozporządzenia. W kuluarach mówi się, że chcąc jak najszybciej pokazać odpowiedź Unii na „nieprawidłowości” dotyczące testów emisji spalin, których dopuścił się koncern VW, Komisja będzie dążyła do jak najszybszego przyjęcia rozporządzenia kosztem rozpatrywania tak istotnych poprawek, zgłoszonych w Parlamencie Europejskim.

Dziwi to o tyle, że raport firmy Ricardo przygotowany na zlecenie Komisji Europejskiej pokazał dobitnie, że dotychczasowe przepisy regulujące np. kwestie serwisowania i napraw (RMI), z uwagi na niezwykle tempo rozwoju branży motoryzacyjnej i pojawiające się nowe zaawansowane technologie w samochodach, wymagają poprawek. Poprawki te nie zostały jednak uwzględnione na etapie tworzenia projektu rozporządzenia, a dopiero w pracach w ramach Komisji IMCO.

- Mamy nadzieję, że w przyszłości razem z Komisją i Radą Unii Europejskiej uda nam się pomimo, głosów jakie słyszy się obecnie w Brukseli, wypracować stanowisko, w którym zapewnimy zachowanie zdrowej konkurencji na rynku motoryzacyjnym, co z kolei dla milionów kierowców w Europie oznaczać będzie większy wybór, lepszą jakość i niższą cenę za wykonane usługi. Pamiętać bowiem należy, że już obecnie zakup i utrzymanie pojazdu jest największym wydatkiem budżetu domowego - wskazuje eurodeputowany Bolesław Piecha.

Obecnie nie ma jednak wątpliwości, że tekst rozporządzenia idzie w złym kierunku. 29 maja b.r. Rada Unii Europejskiej pod przewodnictwem prezydencji maltańskiej, zaprezentowała swoje stanowisko kompromisowego tekstu, co otworzyło drogę do trójstronnego dialogu pomiędzy Parlamentem, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską. Problemem jest jednak to, iż nie dość, że stanowisko Rady, nie uwzględnia kluczowych dla utrzymania i wzrostu konkurencyjności poprawek zgłoszonych przez Parlament, to jeszcze rozważa przepisy stworzone podczas prac Komisji, mające zapobiec „nieprawidłowościom” jakich dopuszczały się w przeszłości koncerny samochodowe podczas testów.

Pamiętać bowiem należy, że Rada Unii Europejskiej składa się z odpowiednich ministrów państw członkowskich UE, a niektóre kraje z Niemcami na czele, są z uwagi na znaczenie gospodarcze producentów samochodowych, niechętnie przepisom, zawartym w omawianym rozporządzeniu

Wydaje się zatem, że nie dość, że de facto europejscy kierowcy zapłacą wyższymi cenami serwisowania pojazdów za skandal VW, to jeszcze koncerny samochodowe w przyszłości nie zostaną objęte należyтым nadzorem. W tym zakresie powinniśmy choć trochę brać przykład z USA, w których koncerny nie dość, że przeprosiły za „nieprawidłowości” jakich się dopuszczały, płacą wielomilionowe odszkodowania to jeszcze są one obecnie pod ścisłym nadzorem odpowiednich władz.

Dlaczego amerykańscy kierowcy nie muszą płacić za „pomyłki” ogromnych korporacji, a europejscy już tak?

W Europie, pomimo wezwania jakie skierowała do Volkswagena Komisarz Elżbieta Bieńkowska, koncern ten nie zamierza zapłacić za „nieprawidłowości” jakich dopuścił się względem kierowców z Europy twierdząc, że Ci nie ponieśli szkody. W zamian za takie podejście, na ten moment producenci samochodów otrzymują od Komisji projekt rozporządzenia, które bardzo mocno uderzy w małe i średnie przedsiębiorstwa będące konkurencją wobec kontrolowanych przez producentów

samochodów serwisów autoryzowanych (ASO), zaś od Rady przepisy, które zapewne nie spełnią w przyszłości swojej roli tj. niedopuszczania do dalszych nadużyć z ich strony.

Czy władze Unii Europejskiej pozwolą skrzywdzić MŚP?

Obecnie rozpoczął się wspomniany trójstronny dialog. Może on potrwać nawet rok. Jest zatem jeszcze szansa by Komisja i Rada Unii Europejskiej zadbały o należytą ochronę jaką powinno uzyskać 500.000 firm, działającym na europejskim rynku niezależnym (IAM), tworzących 3,5 miliona miejsc pracy. Firmy te w większości MŚP, są gwarantem, zdrowej, uczciwej i niezachwianej konkurencji, źródłem innowacji w motoryzacji - pamiętać bowiem należy, że wiele rozwiązań w motoryzacji nie pochodzi, wbrew powszechnej opinii z laboratoriów producentów samochodów. Dobra kondycja segmentu IAM to także niższe ceny i lepsza jakość usług dla milionów europejskich kierowców.

- Wiele osób w Europie, w tym wiele osób podejmujących decyzję w tym zakresie, nie do końca zdaje sobie sprawę ze znaczenia nie tylko niezależnych warsztatów (IAM), ale również rozporządzenia COM(2016) 31. Rynek ten został niestety pominięty w pracach zarówno Komisji Europejskiej jak również Rady Unii Europejskiej. Oczekujemy, że w dalszym etapie procesu legislacyjnego, organy te staną na wysokości zadania i wypracują stanowisko, w którym zapewni się mu należytą ochronę. Podczas trójstronnego dialogu, oczekujemy wzniesienia się ponad podziały czy to partyjne czy krajowe i utworzenie aktu prawnego, który będzie poprawiał sytuację na rynku, nie zaś ją pogarszał. Pragnę wskazać, że w tym kierunku szły prace jakie miały miejsce w Parlamencie - wskazuje senator Grzegorz Peczkis.

Pozostaje jedynie mieć nadzieję, że Komisja i Rada Unii Europejskiej wykażą wolę stworzenia rozporządzenia, które na poziomie europejskim ustali na lata przepisy, zapewniając niezakłócone funkcjonowanie branży motoryzacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem segmentu IAM. Pamiętać bowiem należy, że rolą Komisji Europejskiej jest ochrona interesów UE i jej obywateli w kwestiach, którymi nie można zająć się skutecznie na szczeblu krajowym, zaś rolą Rady Unii Europejskiej jest reprezentowanie głosu rządów krajów UE - rządów wybranych pośrednio przez obywateli, których dotkną zapewne przepisy rozporządzenia COM (2016)31. Pytanie tylko czy ktoś jeszcze w Komisji Europejskiej i Radzie Unii Europejskiej myśli o MŚP i o obywatelach Unii Europejskiej, którzy przecież najwięcej stracą na wprowadzeniu rozporządzenia w obecnym brzmieniu.

Źródło: