

Producenci części czekają na unijne rozporządzenie

data aktualizacji: 2017.11.02



Fot. TOMEX Hamulce

Obecnie de facto rozstrzygane są losy niezależnego rynku motoryzacyjnego. Pod wielkim znakiem zapytania pozostaje jego dalsze niezakłócone funkcjonowanie. Wszystko przez projekt rozporządzenia COM(2016) 31.

Raport Ricardo a kwestia polska

Nie jest tajemnicą, że przepisy prawne często nie nadążają za zmianami w otaczającej nas rzeczywistości, której dany wycinek regulują. Niektóre zapisy okazują się nieprawidłowe, a część powoduje problemy z interpretacją. Odnosi się to również do przepisów związanych z automotive. Przykładem są tu regulacje ws. dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi pojazdów (ang. Repair and Maintenance Information – RMI), które powstały 10 lat temu. Raport firmy Ricardo przygotowany na zlecenie Komisji Europejskiej pokazał dobitnie, że przepisy w tym zakresie zawierają braki i nieprawidłowości. Wdrożenie w życie zaleceń wyrażonych w tym raporcie sugerowała strona Polska na forum Rady Unii Europejskiej we wrześniu 2016 r.

Jednakże tworząc nowe rozporządzenie Komisja zapomniała (być może przez przypadek) o przepisach zapewniających dalsze prawidłowe funkcjonowanie np. gniazdka diagnostycznego OBD, i wielu innych kwestii zauważonych we wskazanym powyżej raporcie. Poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski, korygujących zapisy zaproponowane przez Komisję nie uwzględniła jednak Rada Unii Europejskiej.

Wydaje się zatem, że wynik na dziś to 2:1. Na szczęście dla niezależnego rynku motoryzacyjnego jest jednak jeszcze faza „trójstronnego dialogu”, w którym trzy wskazane wcześniej ciała ustawodawcze negocjują swoje stanowiska. Aftermarket nie tylko z rodzinnego podwórka, z nadzieją patrzy w stronę polską, która na forum Rady Unii Europejskiej może wyrazić swoje poparcie dla

poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski.

- Wierzimy, że przy pomocy polskiego rządu, który już w 2016 r. wyraził poparcie dla zaleceń raportu Ricardo, uda się wypracować takie zapisy nowego rozporządzenia, które zapewnią 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, a dla producentów części motoryzacyjnych dalsze niezakłócone funkcjonowanie – wskazuje Joanna Szwajkowska, Prezes WUZETEM.

Konsekwencje nieprawidłowych zapisów dot. RMI

Warto wskazać, że przykładowo brak lub dyskryminacyjne warunki funkcjonowania złącza OBD to w skrócie monopol na dostęp do danych dotyczących stanu technicznego pojazdów.

Informacje pobierane w warsztatach dzięki diagnostycznemu gniazdku OBD, to nie tylko parametry pracy silnika, ale również wiele systemów, bez których samochód nie będzie funkcjonował w tym systemy bezpieczeństwa takie jak na przykład hamulce. Bez dostępu do pojazdu za pomocą tego gniazdka, warsztaty niezależne stracą dostęp do odczytywania kodów błędów naprawianych samochodów i będą zdane na łaskę producentów samochodów.

- Jako polski producent hamulców, dostarczających swoje produkty na niezależny rynek motoryzacyjny wspólnie z firmami zrzeszonymi w SDCM i poprzez to Stowarzyszenie zabiegamy, by otoczenie prawne, w którym prowadzimy działalność było dla nas jak najbardziej korzystne. Zatem z niepokojem obserwujemy proces legislacyjny dot. projektu rozporządzenia COM(2016) 31. Nieprawidłowe i dyskryminujące Aftermarket zapisy dotyczące RMI, odbiłyby się praktycznie na wszystkich podmiotach działających na tym rynku. Aftermarket działa bowiem na zasadzie naczyń połączonych – kłopoty warsztatów niezależnych wpływają na dystrybutorów i producentów części motoryzacyjnych – dodaje Jacek Tomczyk z firmy TOMEX A.J.C. Tomczyk sp.j.

Warto dodać, że skutki zachwianej konkurencji rynkowej odczułyby miliony kierowców w całej Europie, gdyż musieliby oni płacić znacznie więcej za diagnozowanie pojazdów wyłącznie przez serwisy autoryzowane.

Jak mówi Alfred Franke, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, rynek niezależny obsługuje w Europie 284 milionów kierowców i tworzy 3,5 miliona miejsc pracy w 500.000 firm, z których większość stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP). Jego dobra kondycja z pewnością wpływa zatem pozytywnie na kierowców - silna konkurencja wewnątrz zapewnia innowacyjność, walkę cenową i jednocześnie podnosi jakość usług.

Trójstronny dialog czyli trudna sztuka kompromisu

W momencie pisania niniejszego artykułu trwają prace nad końcową wersją rozporządzenia COM(2016) 31. Kolejne spotkanie przedstawicieli Parlamentu, Komisji i Rady odbędzie się wkrótce. Pozostaje nam wierzyć, że strona polska podtrzyma swoje poparcie dla kluczowych poprawek dotyczących RMI, a zaproponowanych przez Parlament Europejski. Czy jednak wypracowany kompromis zadowoli wszystkie strony i ochroni interesy setek tysięcy firm działających na niezależnym rynku oraz milionów kierowców w Europie, okaże się zapewne dopiero w przyszłym roku.

Źródło: