

# Koniec złącza OBD? Kulisy wielkiej batalii

data aktualizacji: 2017.04.12



**Czy wielu właścicieli warsztatów poszłoby „z torbami” gdyby przeforsowano zmiany w prawie dotyczące popularnego złącza diagnostycznego OBD? Wszystko wskazuje na to, że tak. Producenci wykorzystaliby lukę w prawie i zamiast złącz pojawiłyby systemy do odczytania wyłącznie w ASO. To oznacza, że o poprawnej diagnostyce w warsztacie niezależnym moglibyśmy po prostu zapomnieć. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Części Motoryzacyjnych odsłania kulisy walki o złącze OBD.**

Zarówno w prawie polskim, jak i unijnym wciąż zachodzą rozmaite zmiany. Dotyczą one oczywiście również branży motoryzacyjnej. Jak ktoś policzył, gdyby akty prawne utworzone tylko w ubiegłym roku przez polski Sejm ułożyć jeden na drugim, powstałaby piramida o wysokości kilku metrów.

To pokazuje, ile pracy wymaga śledzenie na bieżąco zmian w prawodawstwie, by móc reagować w przypadku, gdyby miały one być niekorzystne dla producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, a także niezależnych warsztatów.

Jednym z ostatnich przykładów takich działań są prace nad projektem rozporządzenia zwanego homologacją typu, w które zaangażowane było polskie Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM). Od miesięcy trwały dyskusje w Parlamencie Europejskim na ten temat. Nazwa projektu jest mało intrygująca i nie budząca grozy. Zawiera on jednak takie zapisy, które gdyby zostały wprowadzone w życie, mogłyby spowodować, że wielu właścicieli polskich niezależnych warsztatów i serwisów poszłoby z torbami. Dlaczego?

## **Małe złącze, o którym "zapomniano"**

W projekcie rozporządzenia unijnego jest rozdział, w którym mowa o dostępie do informacji potrzebnych do diagnostyki, naprawy i utrzymania pojazdów dla niezależnych operatorów (określonych skrótem RMI). Problemem nie jest to, co zostało tam zapisane, a raczej to, co nie

zostało. Tworząc nowe rozporządzenie niejako zapomniano (być może przez przypadek) o tzw. złączu diagnostycznym OBD, które jest jedyną drogą komunikacji z pojazdem dla podmiotów działających na niezależnym rynku motoryzacyjnym. Dziś, gdy zastąpienie OBD innym systemem, na przykład całkowicie zdalną diagnostyką jest możliwe, istnieje ryzyko, że część producentów pojazdów skorzysta z tej legislacyjnej furtki, zapewniając sobie monopol na dostęp do danych dotyczących stanu technicznego pojazdów. Przypomnijmy, że informacje pobierane przez OBD w warsztatach dotyczą nie tylko parametrów pracy silnika, ale również systemów bezpieczeństwa takich jak na przykład hamulce.

Obecnie warsztaty, chcąc naprawiać samochody, muszą posiadać urządzenie diagnostyczne, które daje możliwość diagnozowania pojazdów poprzez komunikację z samochodem za pośrednictwem złącza OBD. Tak zwane testery diagnostyczne oferują na wolnym rynku niezależni producenci, czyli firmy takie jak np. Bosch czy Delphi. Sytuacja zmieniłaby się całkowicie, gdyby nowe modele pojazdów były diagnozowane np. metodą bezprzewodową - za pośrednictwem centrali producenta samochodu. Warsztaty niezależne straciłyby wówczas dostęp do odczytywania kodów błędów naprawianych samochodów i były zdane na łaskę producentów samochodów. Prawdopodobnym rozwiązaniem byłoby diagnozowanie pojazdów wyłącznie przez serwisy autoryzowane (ASO), choć i one jeszcze bardziej byłyby uzależnione od producentów samochodów.

Efektom motyla, skutki usunięcia OBD odbiłyby się praktycznie na wszystkich podmiotach działających na niezależnym rynku motoryzacyjnym. **Oprócz samych warsztatów, brak OBD dotknąłby także producentów części, dystrybutorów, producentów urządzeń diagnostycznych i oprogramowania dedykowanego do obsługi złącza OBD oraz milionów kierowców, którzy odczuliby skutki zachwianej konkurencji rynkowej.** Bezużyteczne stałyby się również wszelkie innowacyjne aplikacje na smartfony, korzystające z tej formy komunikacji z samochodem, by dać użytkownikowi więcej informacji o stanie jego pojazdu lub umożliwić firmie ubezpieczeniowej proponowanie usługi „pay-as-you-drive”.

### **Trudna sztuka kompromisu**

SDCM mając świadomość wagi tego problemu podjęło działania mające na celu utrzymanie złącza OBD. Jak od lat, tak i tym razem Stowarzyszenie zaangażowało się w rozmowy w Brukseli zabiegając o poparcie kluczowych poprawek. Działania te przyniosły rezultaty - podczas głosowania w Komisji IMCO Parlamentu Europejskiego, do projektu rozporządzenia zostały wprowadzone korzystne dla branży zmiany. Wśród kluczowych poprawek znalazły się takie, które zapewniają między innymi możliwość diagnostyki i testowania samochodów narzędziami wielu marek, poprzez komunikację wykorzystującą standardowe protokoły. Jest to rozwiązanie, które przyczyniłoby się do uczciwej konkurencji na rynku.

Gdy projekt przejdzie przez uzgodnienia i głosowania w komisjach, musi zostać zawarty kompromis pomiędzy Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim i Radą Unii Europejskiej, co oznacza, że do utrzymania złącza OBD jest jeszcze długa droga.

- Procesy legislacyjne w Brukseli zwykle trwają latami. Dlaczego tak długo? Kiedy zostają zainicjowane, rozpoczynają się debaty i dyskusje w wielu różnych komisjach parlamentarnych, a tam ścierają się różne poglądy, różne interesy i tam przygotowywane są też poprawki. Jaka jest skala tych poprawek pokazuje najlepiej ostatni projekt rozporządzenia homologacji typu, do którego zgłoszono blisko 1200 poprawek! To wszystko sprawia, że rzadko kiedy udaje się komuś odnieść pełny sukces. Zwykle jest to kompromisowe rozwiązanie. A co to znaczy? Kompromis jest wówczas, gdy wszyscy odchodzą od stołu negocjacyjnego i nikt nie czuje się przegranym, ale też nikt nie czuje

się zwyciężcą – mówi Alfred Franke, Prezes SDCM.

Jak widać tylko sztab prawników oraz doświadczonych managerów ekspertów z branży jest w stanie analizować wpływ procedowanych regulacji i znajdować potrzebne modyfikacje zapisów. Działania SDCM nie mogłyby być tak skuteczne, gdyby nie przynależność Stowarzyszenia do europejskich organizacji CLEPA i FIGIEFA. Są to jedyne organizacje w Europie działające na rzecz dystrybutorów i producentów części motoryzacyjnych, zaś SDCM jest najbardziej aktywnym i słyszalnym "polskim głosem" w Brukseli, zabiegającym o prawa producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych.

### **To dopiero początek walki o OBD**

Kolejnym krokiem legislacyjnym dotyczącym tego rozporządzenia będzie dyskusja nad raportem Komisji IMCO w Parlamencie Europejskim na sesji plenarnej, podczas której ustalone zostanie stanowisko, aby rozpocząć trójstronne negocjacje z Radą Unii Europejskiej i Komisją Europejską. Na horyzoncie już widać pierwsze przeszkody, które mogą utrudnić pozostawienie złącza OBD.

Dlatego w końcu lutego br. z inicjatywy SDCM zorganizowano spotkanie z przedstawicielami gabinetu komisarz Elżbiety Bieńkowskiej, podczas którego Stowarzyszenie zaprezentowało znaczenie OBD dla funkcjonowania niezależnych warsztatów, a także producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych. Niestety, w tej kwestii reprezentacja gabinetu Komisarz Bieńkowskiej zrobiła dyplomatyczny unik, deklarując wprawdzie, że oczywiście Komisja Europejska będzie chętnie rozmawiała z przedstawicielami Parlamentu i Rady Unii Europejskiej w sprawie potrzeby utrzymania złącza OBD w samochodach, jednak obecnie na rozwiązanie czekają bardziej palące, zdaniem Komisji, problemy, jak np. skandal związany z emisją spalin.

Oznacza to, że Komisja Europejska może opowiadać się przeciwko dalszym pracom nad poprawkami do rozporządzenia. Będzie zmierzała do jak najszybszego przyjęcia rozporządzenia w pierwotnej formie i przełożenia dyskusji o poprawkach na bliżej nieokreślony czas.

Może to jednak zamknąć na zawsze dostęp do samochodów dla całego segmentu napraw, a segment autoryzowany jeszcze bardziej uzależnić od producentów samochodów, którzy jako jedyni będą dysponowali „hasłem dostępu” do samochodu.

- Dlaczego na zawsze zamknąć? Bo nim rozpoczęte zostaną kolejne prace nad nowym projektem i nim on znowu zostanie uzgodniony, miną kolejne lata, a park samochodowy wymieni się w takim stopniu, że branża zapomni jak wygląda gniazdo OBD. Dlatego, nie zastanawiając się ani minuty, należy natychmiast wesprzeć działania SDCM - dodaje Alfred Franke.

Źródło: