

"Łatwo nie było". Komentarz po batalii o złącze OBD. To także dzięki Wam!

data aktualizacji: 2018.04.27



19 kwietnia 2018 roku to ważna data z punktu widzenia wszystkich warsztatów motoryzacyjnych. Tego dnia Parlament Europejski przyjął ważne rozporządzenie, które gwarantuje konsumentom prawo do wolnego wyboru, gdzie mogą serwisować i naprawiać swoje auta. Gdyby przepisy weszły w życie w pierwotnie proponowanej formie - o prawidłowej diagnostyce samochodów poza autoryzowanymi serwisami moglibyśmy praktycznie zapomnieć.

To udało się także dzięki Wam. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych rozpoczęło 11 dni przed terminem zbiórkę podpisów. Udało się zebrać 6000 głosów wsparcia, m.in. [wśród naszych Czytelników](#).

O mały krok od monopolizacji rynku napraw

Niewiele brakowało, aby producenci samochodów zyskali skuteczne narzędzie do wyeliminowania z rynku niezależnych warsztatów. W europejskim projekcie rozporządzenia, które mówiąc w uproszczeniu definiuje to z jakich części mają być zbudowane nowe samochody, nie było zapisów dotyczących obowiązku wyposażania pojazdów w złącza diagnostyczne OBD.

Ta wydawałoby się niewielka zmiana mogłaby jednak spowodować opłakane skutki dla warsztatów. Gniazdo OBD jest jedyną drogą komunikacji z jednostką centralną pojazdu. Jego obecność w samochodach gwarantuje także pewien standard.

Nieumieszczenie zapisów o OBD w rozporządzeniu oznaczałoby nie tylko to, że znane każdemu mechanikowi złącze OBD fizycznie nie byłoby już obecne w samochodzie, ale także oznaczałoby rezygnację ze standardu. Od tej pory każdy producent samochodu mógłby wprowadzać swoje własne

rozwiązania - jak można połączyć się z autem, aby dokonać jego diagnostyki np. metodą bezprzewodową za pośrednictwem centrali producenta auta.

To tak jakby różne samochody, różnych marek potrzebowałyby przykładowo dedykowanych "pistoletów" do tankowania. Pół biedy, gdyby różniły się tylko rozmiarami i kształtami. Gorzej gdyby nowoczesny samochód wyposażony w system telematyczny wymagał autoryzacji online, bo inaczej komputer pokładowy nie stwierdzi, że paliwo faktycznie zostało zatankowane.

Ktoś może powiedzieć, że szybko znalazłby się podmioty, które skopiowałyby "oryginalne" pistolety i każdy mógłby je sobie kupić w Internecie. Zapewne tak, ale wciąż pozostałby problem z zalogowaniem się do systemu producenta samochodu, żeby autoryzować tankowanie. W takiej sytuacji nie pomógłby nawet markowy "pistolet" od renomowanego producenta. Bez możliwości autoryzacji skazani byłibyśmy na jedno słuszne rozwiązanie - proponowane przez producenta samochodu.

Oczywiście przykład z tankowaniem należy postrzegać w formie żartu. Producenci samochodów pewnie nie planują budowania sieci swoich stacji paliw, ale warsztaty ze swoją autoryzacją - oczywiście - posiadają. Jeśli wyobrazimy sobie, że tak miałyby wyglądać diagnostyka samochodu - scenariusz ten nie wydaje się już wcale taki nieprawdopodobny, zwłaszcza, że wszystko odbywałoby się w zgodzie z prawem.

Zwyciężył rozsądek, ale łatwo nie było...

W obronę warsztatów niezależnych mocno zaangażowane było polskie Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), które wspólnie z międzynarodową organizacją FIGIEFA i siostrzanymi organizacjami w innych krajach zabiegało o korzystne dla branży zmiany w prawie. Po pozytywnym rozstrzygnięciu sprawy w Europarlamencie prezes SDCM Alfred Franke nie krył swojego zadowolenia:

" Bardzo się cieszę, że kilka lat ciężkiej pracy SDCM, dziesiątki spotkań i setki godzin poświęconych temu tematowi przyniosły pożądane efekty. Możemy dziś świętować wielki sukces, ponieważ odpowiednie zapisy zostały w porę dodane do projektu unijnego rozporządzenia. Poprawki, które uzupełniły rozporządzenie przyniosą wiele korzyści dla zdrowej konkurencji w Europie i całego sektora motoryzacyjnego w tym setek tysięcy małych i średnich przedsiębiorstw. Prace nad rozporządzeniem pokazały, iż zjednoczona branża może zdziałać wiele dobrego." - powiedział Alfred Franke.

Warsztaty niezależne wyjdą bez szwanku, a nawet zyskają

Ostatecznie warsztaty niezależne wyjdą obronną ręką z zamieszania wokół złącza OBD. Dalej będą mogły rozwijać się i inwestować, bez obaw o to, że skuteczna diagnostyka zostanie im "odgórnie" utrudniona.

Przy okazji branży udało się wywalczyć także inne korzystne dla niezależnego rynku motoryzacyjnego rozwiązania. W rozporządzeniu pojawiły się między innymi zapisy gwarantujące, że za pośrednictwem OBD można będzie utrzymywać ciągłą łączność z informacjami zawartymi w pojeździe, zarówno gdy pojazd znajduje się na postoju jak i w czasie ruchu pojazdu. Jest to istotne, ponieważ pozwala między innymi na stosowanie coraz bardziej popularnych wtyczek OBD, które umożliwiają zdalne odczytywanie błędów i parametrów jazdy.

To już kolejna wygrana bitwa na wojnie o serwisowanie samochodów

Warto zauważyć, że to nie pierwszy raz kiedy warsztaty samochodowe i cały niezależny segment rynku uciekły spod topora niekorzystnych regulacji prawnych.

Przypomnijmy chociażby sprawy związane z GVO oraz Klauzulą Napraw. Gdyby te dwie sprawy obróciły się na niekorzyść warsztatów, dzisiaj rynek napraw wyglądałby zupełnie inaczej. Można zaryzykować stwierdzenie, że w przypadku złącza OBD sprawa była nawet jeszcze większej wagi.

Można zatem powiedzieć, że segment niezależny wygrał kolejną bitwę, ale wojna o serwisowanie samochodów wciąż trwa w najlepsze. Na horyzoncie widać już kolejne wyzwania – telematykę, elektromobilność, pojazdy autonomiczne oraz wiele innych obszarów, które wymagają odpowiednich przepisów.

Źródło: