

Twardy Brexit to dwa razy większe koszty homologacji?

data aktualizacji: 2019.03.04



Parlament Europejski

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych alarmuje, że jeżeli Wielka Brytania wyjdzie z Unii Europejskiej 29 marca bez żadnego porozumienia, bardzo mocno ucierpi na tym cała branża w Polsce. Wielka Brytania jest trzecim rynkiem eksportowym części motoryzacyjnych z Polski.

Zjednoczone Królestwo to drugi po Niemczech największy rynek motoryzacyjny pod względem liczby zarejestrowanych pojazdów. Niemal 80 procent części do brytyjskich aut sprowadzanych jest z innych krajów UE, w tym z Polski, która stanowi zagłębie producentów części i jest dwunastym największym eksporterem komponentów do motoryzacji na świecie. Eksport wszystkich polskich produktów motoryzacyjnych na Wyspy w 2017 roku miał wartość stanowił ok. 6 proc. całej sprzedaży zagranicznej w motoryzacji. Pod względem bilansu handlowego wyprzedzają nas tu jedynie Niemcy, Belgia, Hiszpania i Francja. Z kolei 2,5 tys. brytyjskich producentów części zamiennych aż 65 proc. swojej produkcji lokuje u odbiorców w innych krajach UE, w tym w naszym kraju.

Nic więc dziwnego, że branża bardzo obawia się całkiem prawdopodobnej opcji tzw. twardego Brexitu, czyli wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii bez porozumienia, co oznaczałoby pełną kontrolę na granicach, włącznie z przywróceniem ceł (w tej chwili części motoryzacyjne importowane lub eksportowane na Wyspy z Polski i pozostałych krajów UE nie podlegają procedurom celnym). Znacząco wydłuży się wówczas czas oczekiwania na części, zakłady będą miały opóźnienia w produkcji i mogą nie nadążyć z realizacją zamówień. Może to w perspektywie doprowadzić do pojawienia się zatorów, zmniejszenia produkcji, a nawet do zwolnień pracowników.

Jeżeli doszłoby do twardego Brexitu, odbiłoby się to na nas niezwykle niekorzystnie, bo przemysł motoryzacyjny działa na zasadzie naczyń połączonych. Pojedyncza część pojazdu może składać się wielu komponentów, a pojedynczy pojazd z około 30 tys. części.

Zatem, jeżeli tylko jedno ogniwo w długim łańcuchu firm kooperujących zawiedzie, to odbije się to praktycznie na wszystkich podmiotach działających w przemyśle motoryzacyjnym. Żywotnym celem Unii Europejskiej powinno być zminimalizowanie wpływu opuszczenia Wspólnoty przez Wielką Brytanię na branżę z zachowaniem swobodnego przepływu towarów i usług - mówi Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

W przeciwnym wypadku, jak wskazuje branża, pojawią się spore kłopoty. Producent części, który zamierza wyeksportować produkt do kraju trzeciego (poza UE) jest zobowiązany do spełnienia wielu wymagań. W przypadku braku specjalnego porozumienia po opuszczeniu UE przez Wielką Brytanię, zastosowanie będą miały wszystkie te procedury, co zwiększy koszty dla sektora motoryzacyjnego i zaszkodzi konkurencyjności, ale również spowolni proces przywozu i wywozu towarów z UE.

Producenci i dystrybutorzy części spodziewają się też, że twardy Brexit może doprowadzić do nieuznawania w Zjednoczonym Królestwie tzw. homologacji typu, obowiązującej w ramach UE.

Homologacja typu potwierdza, że części i podzespoły spełniają odpowiednie normy, aby produkt został wprowadzony do obrotu na terytorium UE. Homologacja typu jest procedurą długotrwałą, gdyż badane są wszystkie kluczowe parametry wyrobu, a niektóre z badań są badaniami niszczącymi, czasochłonnymi i kosztownymi. Ma to ogromne znaczenie dla producentów części motoryzacyjnych. Producenci, którzy przestrzegają powyższych warunków ramowych, mogą bez ograniczeń sprzedawać swoje produkty w dowolnym miejscu na terenie jednolitego rynku UE.

Powielanie procesu homologacji spowoduje znaczny wzrost kosztów, co odbije się na cenach części oraz negatywny wpływ na cały sektor motoryzacyjny oraz interesy konsumentów. Już bowiem ewentualne cła podwyższą ceny części. Dublowanie homologacji może mieć wpływ na cenę, a konieczność przeprowadzenia dodatkowej homologacji wymaga czasu, może więc dodatkowo opóźnić wprowadzenie produktu do obrotu na danym terytorium, co obniża konkurencyjność unijnych producentów. Dlatego postulujemy, by proces homologacji był spójny dla obecnych państw członkowskich UE nawet po wyjściu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Homologacje wydawane na terenie Unii Europejskiej powinny być zatem uznawane na terenie Zjednoczonego Królestwa i odwrotnie - uważa Alfred Franke, Prezes SDCM.

UE jest największym rynkiem zbytu przemysłu motoryzacyjnego z Wielkiej Brytanii, dlatego w tym zakresie stanowisko polskiego przemysłu motoryzacyjnego jest takie samo jak stanowisko brytyjskie i innych krajów UE. Potwierdzają to np. stanowiska brytyjskiego stowarzyszenia SMMT, zrzeszonego podobnie jak SDCM w międzynarodowych organizacjach, takich jak FIGIEFA i CLEPA. Organizacja ta i przemysł motoryzacyjny w Wielkiej Brytanii obawiają się „upadku z klifu” przemysłu motoryzacyjnego ze Zjednoczonego Królestwa.

Źródło: