

Niezależni nie stracili szans!



**ROZMOWA
Z ALFREDEM
FRANKE,
PREZESEM
STOWARZYSZENIA
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI
MOTORYZACYJNYCH**

– **Czy ostatnia decyzja Komisji Europejskiej w sprawie GVO zmienia sytuację niezależnego sektora rynku motoryzacyjnego w Unii?**

– Sytuacja ta zmieniałaby się radykalnie, gdyby Rozporządzenie GVO wygasto i nie zostało zastąpione żadnymi innymi przepisami. Przyjęcie nowych regulacji prawnych pozwala producentom i dystrybutorom części oraz warsztatom na kontynuowanie działalności. Nareszcie, po kilku latach niepewności, gdyż kampania R2RC na rzecz utrzymania GVO rozpoczęła się już w 2007 roku. Teraz firmy motoryzacyjne wiedzą, w oparciu o jakie przepisy będą działać przez najbliższe 13 lat, co jest bardzo istotne, np. przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych.

– **Od kiedy obowiązują nowe przepisy i jaką mają formę?**

– Weszły one w życie 1 czerwca we wszystkich krajach Unii. Zamiast do-

tychczasowego GVO (rozporządzenie 1400/2002) mamy Rozporządzenie o Wyłączeniach Grupowych (461/2010), koncentrujące się na rynku części, napraw i serwisu oraz (co jest nowością) wytycznych sektorowych dla branży motoryzacyjnej. Zawierają one konkretne wskazówki dla uczestników rynku motoryzacyjnego. W przygotowaniu jest jeszcze tzw. broszura wyjaśniająca, czyli jasno określająca, co jest dozwolone, a co – nie. W zakresie sprzedaży nowych samochodów dotychczasowe przepisy będą obowiązywać do 2013 roku.

– **Czy utrzymane zostały w mocy najważniejsze regulacje zawarte w GVO?**

– Nowe przepisy to jasny przekaz dla producentów pojazdów: niezależni uczestnicy rynku muszą mieć dostęp do części zamiennych i informacji technicznej na równi z serwisami autoryzowanymi (ASO). Warto zwrócić uwagę na kwestie gwarancji na samochody, gdzie są wyraźne zapisy mówiące, iż nie może ona być warunkowana wykorzystywaniem do napraw części OEM ani serwisowaniem i wykonywaniem przeglądów wyłącznie w ASO.

– **Przeciwnicy GVO twierdzą, że było ono martwym prawem...**

– Nawet jeśli niezależne warsztaty nie korzystają w pełni np. z prawa do wykonywania napraw gwarancyjnych, sam fakt, że mogą to robić, powstrzymuje producentów pojazdów przed podwyżkami cen. Często

nawet muszą je obniżyć, by nie tracić klientów. Gdyby nie GVO, zapewniające dostęp do danych technicznych, co jest podstawą funkcjonowania niezależnych warsztatów i producentów części, koncerny samochodowe i autoryzowane przez nie placówki usługowe miałyby wręcz monopol na wykonywanie napraw i dostarczanie części zamiennych. Wprowadzenie GVO w Polsce w 2004 roku miało duże znaczenie nie tylko dla 16,8 mln kierowców, ale także dla 28 tys. niezależnych firm motoryzacyjnych i ich 220 tysięcy pracowników. Niezależni mają istotny wkład w gospodarkę naszego kraju i reprezentują przemysł motoryzacyjny w stopniu nie mniejszym niż koncerny samochodowe. Blisko 900 firm produkujących w Polsce części motoryzacyjne, co roku inwestuje ok. 2,8 mld zł w know-how, dzięki czemu dostarczają koncernom samochodowym bardziej nowoczesne i doskonalsze produkty. Wartość ich produkcji w ubiegłym roku wyniosła 29 mld zł, z czego ¾ zostało wyeksportowane. Jednocześnie rynek niezależny wpłacił do budżetu państwa z tytułu podatków aż 5,5 mld zł.

– **Czy ten niezależny sektor miał realny wpływ na decyzję Brukseli?**

– W dyskusjach na temat GVO ścierały się poglądy producentów samochodów oraz przedstawicieli niezależnego rynku motoryzacyjnego, takich jak Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Mo-

toryzacyjnych. Od 2007 jesteśmy członkiem międzynarodowej federacji FIGIEFA, skupiającej podobne nam organizacje z pozostałych krajów Unii. Wspólnie prowadzimy działania w ramach Koalicji Prawo do Naprawy R2RC.

Członkami polskiej koalicji są również Federacja Konsumentów, Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów, Polska Izba Ubezpieczeń oraz Stowarzyszenie Niezależnych Warsztatów Samochodowych. Z dumą mogę powiedzieć, że FIGIEFA wielokrotnie podkreślała nasze olbrzymie zaangażowanie w ochronę praw niezależnego rynku motoryzacyjnego. Mamy więc swój udział we wprowadzeniu nowego GVO, a potwierdzają to też firmy zainteresowane dziś przystąpieniem do naszego stowarzyszenia. Jego członkowie cenią sobie nasze comiesięczne raporty, dostarczające najświeższej wiedzy na temat branży motoryzacyjnej i aktualnych procesów legislacyjnych.

– **Czy pomyślne decyzje KE oznaczają, że SDCM i podobne europejskie organizacje spełniły już swoje zadanie?**

– Nie wszystkie problemy zostały rozwiązane. Obecnie zabiegamy o wprowadzenie do Rozporządzenia Euro 5 poprawek zapewniających niezależnemu rynkowi swobodny dostęp do numerów VIN, informacji na temat roboczo godzin, a także umożliwiających niezależnym warsztatom reprogramowanie jednostek sterujących pojazdów.

Każdy proces legislacyjny trwa długo, gdyż uczestniczy w nim wiele instytucji i organizacji opiniujących projekty. Ten dotyczący poprawek do Euro 5 rozpoczął się w 2009 roku, a do tej pory nie odbyła się dyskusja w grupie roboczej ds. emisji pojazdów mechanicznych.

W dyskusji nad podatkiem ekologicznym SDCM stoi na stanowisku, że jego ewentualne wprowadzenie przyniesie szereg negatywnych konsekwencji dla gospodarki i przeciętnego Polaka, a w kwestii

ekologii niczego nie zmienia. Naszym zdaniem, należy skupić się na przestrzeganiu istniejącego prawa, regulującego np. właściwe funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów. Bardziej rygorystyczne okresowe przeglądy poprawiłyby stan techniczny samochodów, a zatem – bezpieczeństwo i ochronę środowiska.

Do priorytetowych zadań SDCM należy tworzenie pozytywnego wizerunku niezależnego sektora na tle całego rynku motoryzacyjnego. W opinii publicznej, w tym także u osób decydujących o prawie, rynek ten kojarzy się tylko z producentami samochodów, ewentualnie salonami samochodowymi i autoryzowanymi serwisami, a przecież opiera się on również na niezależnych warsztatach, dystrybutorach części i producentach pracujących dla motoryzacji. Nasze stowarzyszenie powstało właśnie po to, by bronić praw i interesów tych firm i o tym nie zapominamy w bieżącej działalności. ■



CENTRUM SZKOLENIA BLACHARSTWA SAMOCHODOWEGO

- Jedyne w Polsce centrum szkoleniowe kadry blacharskiej.
- Funkcjonuje od stycznia 2001 roku, korzystając z doświadczeń zagranicznych partnerów.
- Dysponuje profesjonalnym zapleczem dydaktyczno-technicznym i bazą hotelową.



C.T.S. sp. z o.o. Generalny Przedstawiciel w Polsce CAR-O-LINER
ul. gen. Grot-Roweckiego 130a, 41-200 Sosnowiec
tel. 032 291 77 35, tel. 032 290 78 51, faks 032 290 77 68
e-mail: cts@car-o-liner.pl; www.car-o-liner.pl

FOT. MOTOFOCUS

WYTRZYMAŁE. BEZPIECZNE. QH.

WSZYSTKO CO ROBIMY, ROBIMY DOBRZE: UKŁAD KIEROWNICZY I ELEMENTY ZAWIESZENIA QH

Od ponad 60 lat produkty firmy Quinton Hazell gwarantują jakość, bezpieczeństwo i komfort użytkownikom pojazdów.

Oferta najnowszej generacji układów kierowniczych i elementów zawieszenia QH jest jedną z najszerszych w Europie.

Oferta QH znajduje zastosowanie we wszystkich sektorach rynku części zamiennych. Perfekcyjne wykonanie i użycie wysokiej jakości materiałów, ponad 95% pokrycie rynku, szeroki asortyment – to wszystko mówi za siebie.



ZNAK JAKOŚCI

OE-JAKOŚĆ – MADE BY QH.

QUINTON HAZELL POLSKA SP Z O.O. • Tel. 022 758 15 51(53) • www.qh.com.pl

DRAŻKI KIEROWNICZE /
KOŃCÓWKI DRAŻKÓW

SWORZNIE WAHACZA /
PRZEGUBY KULISTE

WAHACZE

KOMPLETNE UKŁADY
KIEROWNICZE

POZOSTAŁE ELEMENTY
UKŁADU ZAWIESZENIA