

Kilka niezbędnych uściśleń



BOGUMIŁ PAPIERNIOK

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY
MOTO-PROFIL

W CZERWCOWYM WYDANIU „AUTONAPRAWY” PRZECZYTAŁEM TEKST ZATYTUŁOWANY „CZĘŚCI TAŃSZE NIE ZAWSZE SĄ GORSZE” I STWIERDZAM, ŻE JEST ON NIE DO KOŃCA ŚCISŁY. NIE WYNIKA BOWIEM Z NIEGO JEDNOZNACZNIE, IŻ DYREKTYWA GVO, A KONKRETNIE WYTYCZNE DO TEJŻE, W PKT. 19. I 20. DEFINIUJĄ 2 RODZAJE CZĘŚCI: ORYGINALNE I PORÓWNYWALNEJ JAKOŚCI. LOGIKA ZATEM PODPOWIADA, ŻE WSZELKIE INNE CZĘŚCI NALEŻĄ DO KATEGORII TRZECIEJ

Brakuje też informacji, że części oryginalne (według tego podziału) mogą być oznaczone logo producenta pojazdu i/lub logo producenta części. Ważne jest tutaj słowo LUB, bowiem to producent zaświadcza, że jego części spełniają wymagania i powinny być traktowane jak oryginalne. Tak więc równoważne sobie są np. świece zapłonowe oznaczone nr OE i logo Fiat, jak i te, które mają ten numer i logo NGK.

Odpowiednie punkty wspomnianej dyrektywy brzmią następująco:

(19) „Oryginalne części lub wyposażenie” oznaczają części lub wyposażenie, które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojaz-

dów silnikowych dla produkcji części lub wyposażenia do montażu pojazdu silnikowego, którego to dotyczy. Obejmuje to części i wyposażenie, które wyprodukowano na tej samej linii produkcyjnej, co takie części i wyposażenie. Zakłada się, chyba że wykazano coś przeciwnego, że części są częściami oryginalnymi, jeśli ich producent zaświadczy, że części te odpowiadają jakości częściom używanym do montażu pojazdu silnikowego, którego to dotyczy, i zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi pojazdu silnikowego (zob. art. 3 ust. 26 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa 13).

(20) Aby części zostały uznane za części o „porównywalnej jakości”, ich jakość musi być wystarczająco wysoka, aby nie narazić na szwank reputacji autoryzowanej sieci, której to dotyczy. Tak jak w przypadku wszelkich standardów dotyczących wyboru, producent pojazdu silnikowego może przedstawić dowody, że dana część zamienna nie spełnia tego wymogu.

Podobnie brzmią zapisy polskiego Rozporządzenia z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sek-

torze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. z dnia 26 października 2010 r.):

21) oryginalne części zamienne - części zamienne tej samej jakości co komponenty stosowane do montażu pojazdu samochodowego, produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta tych pojazdów do produkcji komponentów lub części zamiennych danego pojazdu samochodowego, w tym części zamienne produkowane na tej samej linii produkcyjnej co komponenty danego pojazdu samochodowego; przyjmuje się, że części zamienne są oryginalne, jeżeli producent tych części zaświadczy, że zostały one wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta danych pojazdów i są one tej samej jakości co części stosowane do montażu tych pojazdów;

22) części zamienne o porównywalnej jakości - części zamienne, których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych;

Mam również mieszane odczucia przy używaniu słowa „podróbka” w odniesieniu do tanich części, pochodzących z krajów o niskich kosztach wytwarzania. O „podróbce” można bowiem mówić, jeśli ktoś produkuje np. torebkę z oznaczeniem Gucci, ale bez zgody właściciela marki.



W obszarze części zamiennych również występują, sporadycznie, przestępstwa związane z bezprawnym używaniem znaku firmy X do oznaczenia produktu, który nie ma z tą firmą nic wspólnego, jednak cały ten proceder nie ma również nic wspólnego z handlem częściami innymi niż oryginalne czy porównywalnej jakości. Wydźwięk natomiast kojarzenia określeń „podróbki” i „najtańsze części” nie służy dobrze rynkowi aftermarketowemu w Polsce.

Owszem, autor artykułu przez zaprzeczenie daje wyraz swojej znajomości tematu, cyt.: „Nie tak to przecież wygląda, że te wyroby powstają w jakichś prymitywnych warsztatach...”, obawiam się jednak, że czytelnik niewąglbiający się w niuanse językowe i prawne może odnieść wręcz przeciwne wrażenie.

I ostatnie słowo, odnośnie części używanych. Istnieje w polskim prawodaw-

stwie ewidentny zakaz używania pewnych kategorii części używanych, który jest nagminnie łamany, szczególnie przez internetowe platformy sprzedaży i to całkiem jawnie i zgodnie z prawem. Nie wolno ich bowiem montować, ale wolno sprzedawać. Proceder ten obejmuje np. klocki hamulcowe, elementy układu kierowniczego, zawieszenia itp.

Powinniśmy wszyscy, czyli uczestnicy niezależnego rynku części oraz operatorzy OES i media, robić co w naszej mocy, żeby tego rodzaju zachowania eliminować, a przynajmniej piętnować. Z omawianego tekstu nie wynika taka postawa. Ja rozumiem, że czasem ktoś musi zainstalować w samochodzie używany zderzak czy błotnik, ale trzeba sobie jasno powiedzieć, że ten zderzak mógł już wiele przejść i następnym razem nie zapewni bezpieczeństwa. ■

Książki WKŁ w e-autonaprawie

- ✓ Wejdź na stronę: www.e-autonaprawa.pl
- ✓ Wybierz przycisk KSIĄŻKI
- ✓ Przejrzyj katalog
- ✓ Zaznacz interesujące Cię pozycje
- ✓ Kup, nie odchodząc od komputera!



FOT. MOTO-PROFIL



FOT. KSIPIEKYOLU.COM

Nakładem Wydawnictwa Technotransfer ukazał się w marcu 2014 r. uniwersalny, bogato ilustrowany podręcznik nowoczesnego blacharstwa samochodowego.

Jego autorem jest Toni Seidel, wybitny ekspert w tej dziedzinie, szeroko znany w warsztatowej branży jako instruktor prowadzący specjalistyczne szkolenia, a także stały współpracownik miesięcznika **Autonaprawa**.

Liczba stron 208, oprawa twarda, cena 48 zł

Książkę można zamówić ze strony www.e-autonaprawa.pl