

Konferencja producentów i dystrybutorów



Na swej trzeciej dorocznej konferencji Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych postanowiło zrzecząc także ich Producentów i inne podmioty działające w interesie niezależnego rynku.

Bogaty program prelekcji i towarzyszących im dyskusji ani znaczna (około 200 osób) liczba uczestników tego jednodniowego spotkania nie przeszkodziły organizatorom przeprowadzić je bardzo sprawnie i atrakcyjnie. W obradach dominowały dwa główne nurty tematyczne, związane z ochroną wolnego rynku przed jego dwoma przeciwstawnymi zagrożeniami:

- ➔ monopolizacją usług motoryzacyjnych przez koncerny samochodowe po zakończeniu okresu obowiązywania unijnego rozporządzenia GVO 1400/2002;

- ➔ nielegalną konkurencją handlowo-usługową, określaną w Polsce mianem „szarej strefy”.

Koniec GVO 1400/2002?

Rozporządzenie to w obecnej swej postaci obowiązuje tylko do maja 2010 roku. Przedłużenie okresu ważności tej regulacji leży w interesie:

- ➔ niezależnych producentów i dystrybutorów części samochodowych, ponieważ wiązało się z nią przynajmniej formalne równouprawnienie podmiotów funkcjonujących na rynku produktów motoryzacyjnych;

- ➔ niezależnych warsztatów, gdyż to zapewnia im dostęp do informacji technicznej, niezbędnej przy naprawach samochodów i tańszych części zamiennych o jakości ekwiwalentnej w stosunku do tzw. oryginalnych, czyli oferowanych przez koncerny samochodowe;
- ➔ użytkowników pojazdów, dla których oferta niezależnych firm i warsztatów jest znacznie bardziej przystępna.

Producenci samochodów na odwrót: sprzeciwiają się jakiegokolwiek kontynuacji GVO ze względu na znaczne korzyści, jakie daje im brak tego rodzaju aktów prawnych. Uzyskany dzięki temu pewien monopol w zakresie technologii, produktów i specjalistycznych usług pozwala bowiem arbitralnie kształtować ich ceny.

Decyzja w tej sprawie należy do Kolegium Komisarzy UE, przyjmującego (bądź nie) propozycję przedstawioną przez Komisję Europejską po jej uprzednim zaopiniowaniu przez Parlament Europejski i Radę Unii. Żaden z tych etapów procesu decyzyjnego nie został jeszcze zamknięty, lecz informacje nieoficjalne wskazują na to, że Komisja Europejska jest raczej przedłużeniu GVO niechętna.

Stowarzyszenie Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych starało się takim samym sposobem zapobiec za pomocą formalnych petycji i publicznych kampanii podejmowanych zarówno samodzielnie, jak i w utworzonej w tym celu koalicji, w skład której weszły: Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów, Federacja Konsumentów, Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej i Stowarzyszenie Niezależnych Warsztatów Samochodowych. Koalicja uzyskała poparcie Polskiej Izby

Motoryzacji oraz Przemysłowego Instytutu Motoryzacji Pimot. Działania te stanowiły polski wkład w ogólnoeuropejską kampanię *Right to Repair* (Prawo do Naprawy), koordynowaną przez międzynarodowe stowarzyszenie FIGIEFA.

Przedstawiciele wszystkich wymienionych organizacji wzięli czynny udział w obradach konferencji SDCM i doszli wspólnie do wniosku, że dotychczasowe starania o zmianę stanowiska Komisji Europejskiej należy kontynuować i równocześnie podjąć kolejne, mające na celu pozyskanie przychylności Rządu RP, Parlamentu Europejskiego, Rady Unii i Kolegium Komisarzy UE.

Jak zwalczać „szarą strefę”?

W poświęconych temu zagadnieniu wystąpieniach uczestników konferencji znalazło się wiele dowodów na to, że „szara strefa” na polskim rynku motoryzacyjnym istnieje i ma się całkiem dobrze. Metody przeciwdziałania temu zjawisku są w stosunku do jego rozmiarów skromne.

Istniejącą już „Grupę roboczą ds. ograniczenia szarej strefy w motoryzacji”, w skład której wchodziły wcześniej Ministerstwo Finansów, Urząd Kontroli Skarbowej i Federacja Konsumentów, poszerzono w ubiegłym roku o kolejnych, instytucjonalnych uczestników, czyli Policję oraz Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Swe poparcie dla wspólnych działań zadeklarowały też Polska Izba Motoryzacji i Stowarzyszenie Forum Recyklingu



Samochodów. Pojawiły się też nowe projekty:

- ➔ zwalczania nielegalnego handlu w Internecie (inicjatywa Ministerstwa Finansów),
- ➔ bardziej rygorystycznego egzekwowania przepisów o złomowaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji (inicjatywa Ministerstwa Środowiska).

W wypowiedziach prelegentów i dyskusantów powtarzały się wnioski, że po pierwsze, polskie prawo gospodarcze niedostatecznie chroni rynek przed zjawiskami patologicznymi, a po drugie, nawet te niewystarczające regulacje nie były skutecznie egzekwowane. ■

Wyniki konkursów

Podczas przerwy w obradach ogłoszono wyniki konkursów na Najlepszego Producenta oraz Najlepszego Dystrybutora 2008 i wręczono laureatom nagrody w następujących kategoriach:

Producenci:

- najlepsza polityka cenowa – Federal Mogul
- innowacyjność produktowa – TRW Automotive Aftermarket
- najlepsze wsparcie marketingowe – Centa/Exide Technologies SA
- najlepsze wsparcie techniczne – Robert Bosch

Dystrybutorzy:

- najsolidniejszy płatnik – Moto-Profil
- najszerszy asortyment – Inter Cars
- idealna dystrybucja – Auto-Land
- rzetelna współpraca – Motogama

MotoFocus.pl
DLA PROFESJONALISTÓW

pierwszy serwis INTERNETOWY
...dla Profesjonalistów z Branży Motoryzacyjnej!

www.motofocus.pl

TECHNIKA RAPORTY NEWSY FILMY PRACA SZKOLENIA