

Sprawiedliwe prawo dla motoryzacji



ALFRED FRANKE

PREZES STOWARZYSZENIA DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH

„NIEWIDZIALNA RĘKA RYNKU” NIE ZAWSZE DZIAŁA SKUTECZNIE. PRZYKŁADEM JEST MOTORYZACJA WYMAGAJĄCA WIELU REGULACJI PRAWNYCH DLA ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO RÓWNEJ KONKURENCJI MIĘDZY FIRMAMI

Ma rację Aleksandra Frączek, wiceprezes Federacji Konsumentów i ekspert Forum Motoryzacja dla wszystkich, gdy twierdzi, iż: *Prawo nie może być tworzone w pośpiechu, z pominięciem szerokich konsultacji społecznych we wszystkich grupach będących adresatami projektowanych rozwiązań, gdyż skutkuje to rozwiązaniami, które nie sprzyjają rozwojowi danej branży, a często uwzględniają w sposób preferencyjny i nieuzasadniony interesy wybranej grupy podmiotów gospodarczych.*

Przykładem istotnych regulacji tworzonych w ostatnim czasie są Klauzula

napraw, GVO, Euro 5, implementacje unijnych dyrektyw 46/2007 i 48/2010. Każda z tych regulacji działa w innym obszarze, porządkując zjawiska zachodzące na rynku motoryzacyjnym. W krajach, gdzie obowiązuje tzw. Klauzula napraw, koncerty samochodowe obniżają ceny części, dopasowując je do poziomu stosowanego na niezależnym rynku. Tymczasem w kraju takim, jak Francja, gdzie prawo daje producentom samochodów pozycję monopolistyczną, konkurencja nie istnieje, a ceny są maksymalnie windowane. W latach 2006-2011 ceny części motoryzacyjnych na rynku francuskim

wzrosły o 26%, a w tym samym okresie średnia wzrostu cen dóbr konsumpcyjnych wynosiła w tym kraju zaledwie 7%.

Dzięki obowiązującemu od 1 czerwca 2010 roku rozporządzeniu Komisji Europejskiej 461/2010, popularnie zwanym w Polsce „GVO”, oraz sektorowym wytycznym do niego, właściciele aut bez obaw o utratę gwarancji mogą zdecydować się na ich serwisowanie poza ASO. Korzystają na tym, zlecając te usługi zarówno warsztatowi autoryzowanemu, jak i niezależnemu, gdyż dzięki regulacjom wzmocniona została konkurencja między tymi grupami firm. Oznacza to, że oba

rodzaje warsztatów muszą dbać o jak najwyższą jakość świadczonych usług oraz oferować produkty o możliwie najniższej cenie. W serwisowanym nowym samochodzie można bowiem stosować nie tylko części z logo jego producenta, lecz także znacznie tańsze (nawet dwukrotnie) części oferowane przez niezależnych wytwórców. Wynikająca z gwarancji producenta pojazdu bezpłatna naprawa będąca wynikiem awarii nadal możliwa jest wyłącznie w ASO, ale już przegląd okresowy czy wymiana elementów eksploatacyjnych mogą być przeprowadzone w niezależnym warsztacie.

Przegląd przeprowadzony w niezależnym warsztacie powinien być udokumentowany fakturą zawierającą spis wykonanych czynności i pieczętką w książce gwarancyjnej. Jeśli zachowane zostały obowiązujące standardy techniczne, producent samochodu (gwarant) nie może odmówić uznania takiego przeglądu, a w razie sporu to on musi dowieść, że wykonanie było niewłaściwe.

W czerwcu 2011 roku Komisja Europejska opublikowała poprawki do rozporządzenia Euro 5, dodając zapisy zapewniające udostępnienie elektronicznych danych do identyfikacji części zamiennych do samochodów osobowych niezależnym warszatom, producentom części i ich dystrybutorom. Do tej pory te dane były udostępniane w bardzo ograniczonym zakresie firmom działającym na niezależnym rynku i zatrudniającym łącznie w Polsce 220 tys. osób. Nowe rozwiązanie wspiera uczciwą konkurencję

na rynku napraw i obsługi samochodów, gdyż daje wszystkim jego podmiotom ten sam dostęp do potrzebnych informacji. Motoryzacja nie może przecież działać inaczej niż np. branża komputerowa, a wyobraźmy sobie firmę tworzącą oprogramowanie i równocześnie pozbawioną wszelkich informacji od producenta systemu operacyjnego komputera.

Sprawa ta ma nie tylko aspekty biznesowe. Marcin Barankiewicz, dyrektor biura Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów i ekspert Forum Motoryzacja dla wszystkich, uważa, że: *bez równej konkurencji, dla wielu użytkowników samochodów koszty ich serwisowania stałyby się zbyt wysokie, a każde zaniedbanie w tej kwestii istotnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.* Jednocześnie wskazuje on na kolejny aspekt funkcjonowania branży motoryzacyjnej, który powinien zostać prawnie uregulowany. Otóż badaniem stanu technicznego zajmują się stacje kontroli pojazdów, które od wielu lat czekają na Centralną Ewidencję Pojazdów działającą online. Diagnosta powinien mieć możliwość sprawdzenia wyniku poprzedniego badania technicznego, a także wszystkich danych dotyczących badanego pojazdu, w tym jego przebiegu. Powinien mieć też możliwość wpisania zastrzeżenia co do stanu technicznego pojazdu, co pozwoliłoby wyeliminować nieuczciwe stacje dopuszczające do ruchu pojazdy bez względu na ich stan.

Obecnie w Polsce trwają prace nad implementacją unijnej dyrektywy 2007/46/

WE. Niewłaściwa transpozycja tego typu regulacji z łatwością może wyeliminować z rynku setki firm motoryzacyjnych i zagrozić tysiącom miejsc pracy oraz wolnej konkurencji. Unijna dyrektywa nakazuje bowiem producentom homologację części, które mogą stwarzać znaczne zagrożenie niewłaściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa lub oddziaływania na środowisko naturalne. Tymczasem polski projekt nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym mówi o homologacji każdej części. Oznacza to, że producenci zobowiązani zostaną do nakładów na czasochłonny i kosztowny proces homologacji również części o małym istotnym znaczeniu.

Dotyczy to dziewięciuset producentów działających w Polsce i generujących (w 2011 roku) przychody rzędu 50 mld złotych. Do tak szerokiej homologacji będą oni zobowiązani jako jedyni w Unii Europejskiej, co spowoduje osłabienie ich konkurencyjności względem przedsiębiorstw prowadzących działalność produkcyjną w innych krajach UE, a konsumentom przyniesie wzrost cen części nawet o 20%.

Prawo w bezpośredni sposób wpływa na kondycję finansową niezależnych firm motoryzacyjnych, ich rozwój, tworzone miejsca pracy i możliwość generowania wpływów budżetowych, które wynoszą obecnie aż 11 mld zł rocznie. Branża motoryzacyjna potrzebuje więc odpowiednich regulacji prawnych, które pozwolą 28 tys. firm na działanie w konkurencyjnych warunkach. ■

AXONE 4

SZYBKOŚĆ I SKUTECZNOŚĆ W DIAGNOSTYCE

PROMOCJA
MEGA ZESTAW: TXC + OBD Log + baner + szkolenie startowe

NAVIGATOR TXC

OBD Log

NanoService

TEXA Poland Sp. z o.o.
ul. Babińskiego, 4
30-393 Kraków - POLAND
Phone: 0048-12-263 10 12
Fax 0048-12-263 29 85
www.texapoland.pl
info@texapoland.pl

FOT. CAR-GAZ.COM, MOTOFOCUS

AUTONAPRAWA | LIPIEC/SIERPIEŃ 2012

AUTONAPRAWA | LIPIEC/SIERPIEŃ 2012