

17 listopada 2010 przyjęte zostały kluczowe poprawki do europejskiego rozporządzenia Euro 5/6. W połączeniu z obowiązującym od 1 czerwca 2010 Rozporządzeniem o Wyłączeniach Blokowych w Motoryzacji (461/2010, „nowe GVO”) kierowcy mają zagwarantowany dostęp zarówno do tańszych części, jak i tańszych usług serwisowych, oferowanych przez niezależne warsztaty.

Jeszcze rok temu nie było pewne, czy wygasające stare rozporządzenie GVO w ogóle zostanie przedłużone. Jego brak prowadziłby do groźby monopolu Autoryzowanych Stacji Obsługi na naprawy większości samochodów jeżdżących po polskich drogach (poza najstarszymi i najmniej skomplikowanymi technicznie). Wobec braku konkurencji ze strony warsztatów niezależnych, ASO mogłyby windować ceny części i usług. Komisja Europejska zażegnała jednak to niebezpieczeństwo.

Dzięki nowym przepisom, które w znacznym stopniu są kontynuacją starego GVO, niezależny rynek motoryzacyjny utrzymał możliwość konkurencyjnego działania. Co więcej, zyskał większe możliwości serwisowania i naprawy najnowszych samochodów. Najważniejsze zapisy dotyczą dostępu do informacji technicznej oraz kwestii gwarancji udzielanej przez producentów samochodów, która nie może być warunkowana wykorzystywaniem do napraw części oryginalnych OES oraz serwisowaniem i przeglądami w ASO. Dla kierowców oznacza to, że mogą w dalszym ciągu korzystać z usług tańszych warsztatów niezależnych.

Równie ważne, jak tzw. nowe GVO, choć nie wiedzieć dlaczego zupełnie pomijane w publicznej dyskusji, jest rozporządzenie Euro 5 i poprawki do niego. W powszechnej opinii odnosi się ono do norm emisji spalin. Jest to jednak tylko jeden jego aspekt. Z punktu widzenia kierowców nie mniej istotne są zapisy gwarantujące zmotoryzowanym konsumentom naprawę samochodów w przystępnych cenach.

Kluczowa jest tu konieczność udostępniania przez koncerny samochodowe informacji o powiązaniach między numerem VIN (Numer nadwozia) a częściami użytymi w konkretnym aucie. Taki zapis znalazł się w pakiecie poprawek do rozporządzeń Euro 5/6 (715/2007 i 692/2008) przyjętym 17 listopada 2010 roku przez przedstawicieli krajów członkowskich Unii Europejskiej, działających w ramach tzw. Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Mechanicznych (TCMV). Jest to warunkiem „równości szans” wśród konkurujących o klientów warsztatów i producentów części zamiennych.

W jaki sposób unijne przepisy ułatwią życie polskim kierowcom?

Ze względu na postęp techniczny i rosnącą liczbę modeli i wariantów pojazdów, części i komponenty stosowane do ich montażu są coraz bardziej złożone i trudne do identyfikacji. Nie tylko różne typy pojazdów wymagają różnych części zamiennych, mogą być one różne nawet w ramach tego samego modelu. Przykładowo: klocki hamulcowe mogą się różnić w dwóch egzemplarzach jednego modelu auta z takim samym silnikiem tylko dlatego, że jedno auto ma fabryczny hak holowniczy, a drugie – nie.

Wyobraźmy sobie, że nasz samochód się zepsuł, a najbliższy warsztat nie może szybko i dokładnie określić, jaka część do niego pasuje, ponieważ elektroniczne katalogi części zamiennych wydawane przez koncerny samochodowe umożliwiają tylko szybkie i łatwe wyszukiwanie oraz zamawianie części zamiennych własnej marki. Efekt: albo przymusowe zastosowanie droższych części zamiennych z logo producenta samochodu, albo powolne wyszukiwanie tańszych części niezależnego producenta metodą prób i błędów.

Teraz jedna z przyjętych poprawek, zapewniająca dostęp do danych łączących numery części z unikalnym numerem VIN samochodu, znacząco ułatwi identyfikację właściwych części do danego pojazdu. Dzięki temu każdy warsztat będzie w stanie szybko i prawidłowo zamówić potrzebną część zamienną odpowiedniej jakości od wybranego przez siebie dostawcy.

Inne przyjęte poprawki, dotyczące np. dostępu przez niezależne warsztaty do elektronicznej historii serwisowej pojazdu, do informacji dotyczących tzw. jednostek roboczych czy możliwości reprogramowania pojazdów, również przekładają się na wymierne korzyści dla zmotoryzowanych konsumentów. Podajmy przykład drugiej wspomnianej poprawki. W nowoczesnym pojeździe zdecydowana większość części odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jest połączona z układem elektronicznym pojazdu. Każda naprawa, wymiana, odłączenie takiej części wymaga reprogramowania i/lub ponownej inicjalizacji. To czynność rutynowa i analogiczna do resetowania naszych domowych komputerów. Jednak w odróżnieniu od domowych komputerów, kierowca korzystający z usług warsztatu niezależnego często musiałby udać się do ASO w celu dokończenia takiej naprawy poprzez reprogramowanie/inicjalizację, co oczywiście wiązałoby się z dodatkowymi kosztami. Przyjęcie poprawki do rozporządzenia Euro 5 pozwoli uniknąć takich absurdalnych i niekorzystnych dla zmotoryzowanych konsumentów sytuacji.

Dzięki nowemu Rozporządzeniu GVO i poprawkom do Rozporządzenia Euro 5/6, użytkownicy pojazdów unikną dodatkowych kosztów, związanych ze wzrostem cen części i usług. W rynkowej gospodarce przystępne ceny zapewnia przede wszystkim wolna i uczciwa konkurencja, która zapobiega niekontrolowanym cenom monopolistycznym. I odwrotnie – im mniej konkurencji, tym większe niebezpieczeństwo zawyżonych cen. Wydaje się, że właśnie tego udało nam się uniknąć.

R2RC