

POPRAWKI KOMITOLOGII „EURO 5/6” DOTYCZĄCE INFORMACJI O NAPRAWIE POJAZDU-

DLA SILNYCH MSP NA KONKURENCYJNYM RYNKU CZĘŚCI ZAMIENNYCH

**Aktualizacja
sierpień 2010**



**Broszura wyjaśniająca proponowane poprawki
komisji do przepisów nr 692/2008 i nr 715/2007**

JEDN OZNACZNA IDENTYFIKACJA CZĘSCI RÓWNE SZANSE DLA WSZYSTKICH GRACZY NA RYNKU

WSPÓŁCZESNE POJAZDY – RÓŻNORODNOŚĆ MODEL I WARIANTÓW

Ze względu na postęp techniczny i rosnącą liczbę typów i wariantów pojazdów, części i komponenty stosowane do ich montażu są coraz bardziej złożone i trudne do identyfikacji. Różne typy pojazdów wymagają różnych części zamiennych, nawet w ramach tego samego modelu części mogą być różne. Na przykład, nie wystarczy już wskazać, że potrzebne są klocki hamulcowe do „Volkswagena Golfa model z roku 2007”, ponieważ różne Volkswageny Golfy 2007 mogą wymagać różnych klocków hamulcowych. Dlatego też, nawet dla mechaników o najwyższych umiejętnościach i przeszkoleniu, identyfikacja odpowiednich części zamiennych dla konkretnego pojazdu stała się rosnącym problemem.

DLACZEGO JEDNOZNACZNA IDENTYFIKACJA CZĘŚCI JEST TAK WAZNA?

Jednoznaczna identyfikacja części, układów i komponentów jest niezmiernie istotna na rynku części zamiennych, nie tylko dla prawidłowej naprawy i konserwacji pojazdu. Jest także ważna dla zapewnienia dostawy właściwych części od ich producenta i dystrybutora hurtowego do warsztatu.

Jeśli warsztat nie posiada dostępu do prawidłowych danych dotyczących podzespołów stosowanych w konkretnym, naprawianym pojeździe, mogą być dostarczane i montowane niewłaściwe części zamienne, co stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa pojazdu i działania w sposób zgodny z ochroną środowiska. Jeśli zamontowana zostanie część, której specyfikacje niedokładnie spełniają wymagania funkcjonalne i fizyczne, bezpieczeństwo i integralność pojazdu mogą być zagrożone, a odpowiedzialność za produkt i serwis spoczywa na warsztacie samochodowym.

KTO POTRZEBUJE JEDNOZNACZNEJ IDENTYFIKACJI CZĘŚCI?

Potrzuje jej cały łańcuch firm działających na wielomarkowym rynku części zamiennych. Producenci części muszą być w stanie dokładnie opisywać zastosowanie swoich produktów. Wydawcy muszą mieć możliwość tworzenia dokładnej, niezależnej bazy danych identyfikacji części zamiennych wielu marek, oraz katalogów części. Dystrybutorzy części muszą mieć możliwość szybkiej i wyraźnej identyfikacji części i dostarczać je bez błędów w dostawie. Warsztaty muszą mieć możliwość przeprowadzania napraw w efektywny sposób na korzyść zmotoryzowanych konsumentów.

JAK ZAPEWNIĆ JEDNOZNACZNA IDENTYFIKACJE CZĘŚCI?

Identyfikacja prawidłowych części zamiennych oparta jest na informacji o tym, która część montowana jest w pojeździe – oryginalne wyposażenie (OE). Jedynym sposobem dokładnego określenia, jaka konkretna część jest aktualnie zamontowana w pojeździe jest wyraźna identyfikacja części, układu lub komponentu według ich numeru części nadanego przez producenta (OE), w odniesieniu do unikalnego Numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) każdego pojazdu.

CZYM SĄ „DANE IDENTYFIKUJĄCE CZĘŚĆ”?

Dane identyfikujące część to zestaw informacji (korelacja numerów), które przyporządkowują część zamienną (identyfikowaną przez numer części nadany przez producenta pojazdu - OE) do konkretnego pojazdu (identyfikowanego przez jego numer nadwozia – VIN). To właśnie korelacja pomiędzy numerem VIN samochodu a numerem OE części zamiennej zapisana w formie cyfrowej umożliwia dostęp do danych identyfikujących części i ich późniejsze przetwarzanie przy użyciu systemów informatycznych.

...części i elementy użyte do produkcji samochodów są coraz bardziej skomplikowane i trudne w identyfikacji.



CZY TE DANE JUŻ ISTNIEJĄ?

Tak, istnieją. Producenci pojazdów kompilują ten rodzaj informacji w celu przygotowania katalogów części zamiennych do produkowanych pojazdów. Wielu producentów oferuje wyszukiwarki oparte na VIN, za pomocą których można określić odpowiednie części zamienne dla pojazdu. Katalog części nie mógłby istnieć jeśli producent pojazdu nie posiadałby danych dotyczących relacji pomiędzy VIN pojazdu i częściami do niego pasującymi. Ponadto, producenci pojazdów dostarczają dane dotyczące identyfikacji części firmom takim jak Lexcom, która jest operatorem wielomarkowego internetowego systemu sprzedaży części OE (www.partslink24.com). Dlatego dane te, w postaci požądanej przez wielomarkowy rynek części zamiennych, mogą być wydane bez większego wysiłku.

Producenci pojazdów często zmieniają swoje oryginalne części i komponenty (a w konsekwencji numery części zapasowych OE). Może to wynikać z rozwoju produktu, przyczyn logistycznych lub handlowych takich jak zmiana dostawcy OE. Producenci pojazdów zazwyczaj nie informują o tych zmianach niezależnego rynku części zamiennych. Jeśli niezależni operatorzy nie są świadomi tych zmian, Są oni zagrożeni dostarczaniem lub stosowaniem nieodpowiednich części lub komponentów.

CZY PRODUCENCI POJAZDÓW MUSIELIBY CAŁKOWICIE ZMIEŃIĆ STRUKTURĘ SWOICH BAZ DANYCH CZĘŚCI?

Nie, nie ma takiej potrzeby. Dane identyfikujące części istnieją w postaci baz danych do katalogów części zamiennych producentów pojazdów. Producenci pojazdów mogą udostępnić te dane w swoim własnym formacie. W tej postaci informacje nie muszą być prezentowane jako dopasowane do indywidualnych potrzeb, aczkolwiek muszą być podane w sposób łatwo dostępny. Niezależni operatorzy mają w pełni wystarczające doświadczenie w dziedzinie stosowania nowoczesnych technologii przetwarzania danych, co umożliwia ich przetwarzanie we właściwy sposób. Ponadto, producenci pojazdów mogą, zgodnie z przepisami Euro 5/6, żądać opłat w rozsądnym wymiarze.

CZY PRZEWIDYWANA JEST STANDARYZACJA?

Znormalizowany dostęp do danych niezbędnych do napraw i serwisowania pojazdów jest jednym z kluczowych elementów przepisów Euro 5/6. Dlatego przewidywane jest obarczenie europejskiej organizacji do spraw standaryzacji (CEN) zadaniem opracowania „powszechnego ustrukturyzowanego procesu” służącego wymianie danych identyfikujących części. W przypadku dostępu do informacji technicznej zapisanej w obecnie obowiązującym rozporządzeniu Euro 5/6 te prace te już się rozpoczęły.

DLACZEGO NIE WYSTARCZY UZYSKANIE „TAKIEJ SAMEJ INFORMACJI” JAKĄ OTRZYMUJĄ AUTORYZOWANI DEALERZY?

Istnieje różnica, głównie w formie. Bieżąca identyfikacja części przystosowana jest do poziomu sprzedaży detalicznej (warsztaty) na podstawie poszczególnych prac, podczas których naprawiany jest pojazd o znanym numerze VIN. Jednakże, ten doraźny tryb dostępu jest całkowicie nieodpowiedni dla innych operatorów na rynku części zamiennych, takich jak producenci części, wydawcy i dystrybutorzy części. Muszą oni oferować swoje produkty i usługi w środowisku wielomarkowym oraz w biznesie, który oznacza powtarzalne użycie danych. Potrzebują oni identyfikacji części (tzn. która część jest przypisana do danego VIN) w elektronicznie przetwarzalnej formie oraz w postaci masowej bazy danych, określanej jako „dane źródłowe”.

CZY PRODUCENCI POJAZDÓW BĘDĄ MUSIELI UJAWNIĆ DANE KONSTRUKCYJNE LUB KONKRETNĄ WIEDZĘ SPECJALISTYCZNĄ?

Nie, nie ma takiej potrzeby. Celem poprawki jest możliwość właściwej identyfikacji części zamiennych dla każdego pojazdu. Nie ma to nic wspólnego z projektowaniem czy produkowaniem pojazdów. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) jest tylko numerem produktu, który umożliwia identyfikowalność „złożonego produktu” w przypadku wad konstrukcyjnych i wynikających z nich kampanii wycofywania z rynku, co jest wymagane od krajów członkowskich UE na podstawie prawodawstwa UE w kwestii bezpieczeństwa produktu.

DLACZEGO TA POPRAWKA POTRZEBNA JEST TERAZ?

Bieżąca poprawka wymagana jest, aby przystosować metody identyfikacji części do postępu technicznego oraz do przejścia na elektroniczną, nowoczesną metodę przetwarzania opartą na relacji pomiędzy VIN i numerami części. Sami producenci pojazdów używają tego połączenia numeru VIN-OE do zwiększenia efektywności własnych systemów zamawiania części. Odmowa przyznania dostępu do tej jednoznacznej metody identyfikacji części prowadzi do dyskryminacji i wykluczenia operatorów niezależnych. Bieżąca poprawka wymagana jest, aby stworzyć równe pole gry dla wszystkich przedsiębiorstw działających na motoryzacyjnym rynku części zamiennych.

CO TO SĄ DANE IDENTYFIKUJĄCE CZĘŚCI?

Nr VIN VF8 3BRFNC 10 000001
(Numer identyfikacyjny pojazdu)



Nr VIN VF8 3BRFNC 0000001
(Nr seryjny/produkcji)



Część zamienna OE
nr 12345 XYZ



Część zamienna OE
nr 99999 LLL



Część zamienna OE
nr 55255 KKK



Część zamienna OE
nr 12345 ABC



Część zamienna OE
nr 99999 LLL



Część zamienna OE
nr 55255 KKK

Dane identyfikujące części są zbiorem informacji (korelacja cyfr), które przypisują część zamienną (identyfikowaną według jej numeru części OE) do konkretnego pojazdu (identyfikowanego na podstawie jego numeru VIN).

JAKICH POJAZDÓW DOTYCZĄ TE DANE?

Zgodnie z zakresem przepisów Euro 5/6, dostarczane informacje odnoszą się tylko do nowo zatwierdzonych typów pojazdów i nie dotyczą wstecznie całego parku pojazdów. Nowe typy pojazdów są coraz bardziej skomplikowane, co powoduje, że identyfikacja części zamiennych staje się coraz większym wyzwaniem w odniesieniu do ostatnich modeli.

DLACZEGO „DANE IDENTYFIKUJĄCE CZĘŚCI” POWINNY BYĆ KWESTIĄ DLA USTAWODAWCY EUROPEJSKIEGO?

Niezależni operatorzy rynku części zamiennych wielokrotnie prosili o dostęp do tej nowoczesnej metody identyfikacji części, ale producenci pojazdów ciągle im tego odmawiali. Ponieważ odmowa wydania prawidłowej identyfikacji części oraz dostarczenia odpowiednich danych przez producentów stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa i integracji pojazdów staje się to problemem ustawodawcy europejskiego. Nie jest to już sprawa pozostawienia producentom pojazdów decyzji, czy przyznanie dostępu do tych danych odpowiada ich modelowi biznesu, czy też nie.

Przepisy Euro 5 zawierają wymóg, aby informacje techniczne były udostępniane wszystkim niezależnym operatorom działającym na rynku motoryzacyjnym, łącznie z producentami części, wydawcami i niezależnymi dystrybutorami części. Dlatego Komisja wprowadziła wyjaśnienie do bieżącej procedury komitologii.

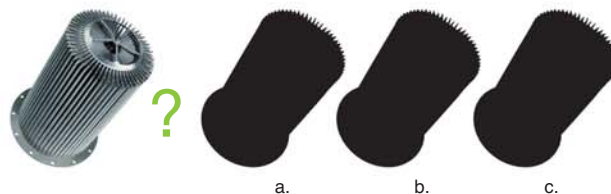
KTO WSPIERA POPRAWKĘ KOMISJI?

Europejskie organizacje sektora reprezentujące cały łańcuch motoryzacyjnego rynku części zamiennych, szczególnie dostawców komponentów motoryzacyjnych (CLEPA), dystrybutorów części zamiennych (FIGIEFA), blacharzy samochodowych (AIRC), niezależnych i autoryzowanych mechaników samochodowych (CECRA), producentów wyposażenia warsztatów i urzędów testowych (EGEA) oraz międzynarodową federację samochodową (FIA). Łącznie, organizacje te reprezentują ponad 830 000 przedsiębiorstw zatrudniających 4,6 miliona osób w całej Europie oraz 34 miliony zmotoryzowanych konsumentów stowarzyszonych w klubach motoryzacyjnych i turystycznych.

DLACZEGO ROZPORZĄDZENIA GRUPOWEGO WYŁĄCZENIA BRANŻ NIE SĄ WYSTARCZAJĄCE?

Wytyczne dla sektora motoryzacyjnego do Prawa o Konkurencji stanowią, że „numery części i wszystkie inne informacje potrzebne do dopasowania części zamiennych z logo producenta pojazdu do konkretnego egzemplarza pojazdu” powinny być dostępne. Zapis nie mówi jednak w jakiej formie powinny one zostać udostępnione. Niestety, w tym cała różnica między rozwiązaniem wykonalnym a niewykonalnym.

Takie prawodawstwo okaże się martwe, jeśli całe kategorie operatorów rynku nie będą miały szansy oferowania swoich produktów i usług w wielomarkowym środowisku rynkowym. Dlatego producenci części, wydawcy i dystrybutorzy części potrzebują tak naprawdę nie „łatwego” dostępu do baz danych producentów samochodów, ale raczej możliwości wyszukiwania i pobierania zestawów danych za jednym zapytaniem,



...identyfikacja odpowiedniej części dla konkretnego modelu samochodu jest coraz bardziej problematyczna, nawet dla najbardziej kompetentnych i przeszkolonych specjalistów.

RYNEK MOTORYZACYJNYCH CZĘŚCI ZAMIENNYCH **BEZ** DANYCH **IDENTYFIKUJĄCYCH CZĘŚCI**

Aktualny brak przejrzystości w dziedzinie identyfikacji części wypaczenie powoduje nierówne warunki konkurencji na korzyść producentów pojazdów. Poprawki Komisji poprawiłyby obecne niekorzystne położenie jednostek niezależnych, umożliwiając im dokładną identyfikację wymaganych części zamiennych. Jeśli chodzi o informacje dotyczące części, naprawy i konserwacji, producenci pojazdów nie powinni mieć możliwości nadużywania swojej mocy monopolisty.

KONSEKWENCJE BRAKU DOSTĘPU DO DANYCH ŹRÓDŁOWYCH IDENTYFIKACJI CZĘŚCI OBEJMUJĄ:

✘ BLOKOWANIE KONKURENCYJNOŚCI PRODUCENTÓW CZĘŚCI

Bez dostępu do danych identyfikujących części, dostawcy na taśmy montażowe pojazdów oryginalnego wyposażenia (OE) i niezależni producenci ryzykują utratę możliwości niezależnej działalności na rynku części zamiennych. Nie będą już mogli swobodnie dostarczać produktów swoich własnych marek w sposób niezależny od producentów pojazdów. Ta część ich działalności jest szczególnie ważna ponieważ rynek części zamiennych okazał się czynnikiem stabilizującym szczególnie w bieżącym kryzysie ekonomicznym. Zwłaszcza dostawcy OE staliby się zależni od producentów pojazdów.

✘ WYPARCIE HURTOWYCH DYSTRYBUTORÓW CZĘŚCI Z RYNKU

Hurtowi dostawcy części odgrywają kluczową rolę w dostarczaniu części zamiennych do wielomarkowych i niezależnych warsztatów naprawczych. W całej Unii Europejskiej, a szczególnie w odległych jej obszarach, gdzie ważna jest mobilność ludzi, ich systemy logistyczne i usługi kurierskie muszą zapewnić dostawę części w punktualny i dokładny sposób. Bez dostępu do danych identyfikujących części, dostarczenie wielomarkowych produktów i usług będzie zagrożone, przyczyniając się do nieuniknionej utraty klientów.

✘ ODCIĘCIE EFEKTYWNEGO ŹRÓDŁA DOSTAW DLA WARSZTATÓW

Bez rzeczywistej alternatywy dla dostawy części zamiennych, niezależne i autoryzowane warsztaty byłyby zmuszone do zakupu części zapasowych z jednego unikalnego źródła, producenta pojazdów, po cenach monopolistycznych.

✘ HAMOWANIE WOLNOŚCI WYBORU KONSUMENTA

Także właściciele pojazdów ucierpieliby z powodu dostępności części zamiennych z wyłącznie jednego źródła. Prawo do wyboru miejsca i sposobu naprawy swoich pojazdów zostałoby poważnie naruszone.

Rynek motoryzacyjnych części zamiennych jest łańcuchem; jego członkowie odgrywają kluczową rolę w utrzymaniu mobilności 260 milionów zmotoryzowanych konsumentów w Europie. Zapewnienie jednoznacznej identyfikacji części dla wszystkich niezależnych operatorów rynku części zamiennych, jest istotnym elementem zagwarantowania prawdziwej konkurencji na rynku, przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa i działania pojazdów w sposób zgodny z normami ochrony środowiska przez cały okres ich eksploatacji.

Mobilność jest centralnym punktem fundamentalnych swobód gwarantowanych przez Traktat UE, a przez to centralnym punktem Unii Europejskiej. Szczególnie transport drogowy jest niezmiernie ważny dla interakcji społecznych, dojazdów do pracy lub niezawodnej dostawy towarów. Aby zapewnić te korzyści dla gospodarki i indywidualnych obywateli, musi być zagwarantowane prawo do mobilności w przystępnej cenie.

Przystępna mobilność w ogromnym stopniu zależy od możliwości osób zmotoryzowanych do serwisowania i naprawy ich pojazdów po rozsądnych kosztach przez cały okres żywotności pojazdu. Co roku kierowcy UE wydają około 180 miliardów Euro na komponenty i usługi (tzn. łącznie z robocizną) związane z utrzymaniem ich samochodów osobowych.

Efektywna konkurencja na każdym poziomie dystrybucji motoryzacyjnego rynku części zamiennych jest niezmiernie ważna jeśli chodzi o rozwój innowacji i zachowania mobilności na przystępnym poziomie.

Konsumenci europejscy muszą mieć wolność serwisowania, konserwacji i naprawy swoich pojazdów w wybranych przez siebie warsztatach. Mają oni wpływ na poziom cen, jeśli mogą wybrać pomiędzy różnymi dostawcami usług i części na rynku motoryzacyjnym, którzy aktywnie i uczciwie konkurują ze sobą, oferując wysoką jakość po rozsądnej cenie.

Niezależni, **wielomarkowi operatorzy rynku** odgrywają ważną rolę w świadczeniu tych konkurencyjnych usług posprzedażnych, pod warunkiem, że posiadają otwarty, niedyskryminujący, dostęp do szkoleń, wielomarkowych urządzeń testowych, metod identyfikacji części, informacji technicznej i części zamiennych.

Przepisy Euro 5/6 wyjaśniły już kwestię dostępu do informacji technicznej, ale prawo dostępu do danych dotyczących prawidłowej identyfikacji części, weryfikacji interfejsów komunikacyjnych pojazdu (VCI), dostępu do elektronicznej historii napraw i jednostek roboczych jest obecnie kwestionowane przez producentów pojazdów.

Aby znaleźć rozwiązanie tej kwestii i zapewnić wszystkim niezależnym operatorom rynku części zamiennych dostęp do precyzyjnej informacji wymaganej do pomyślnego przeprowadzenia prac naprawczych i konserwacyjnych, Komisja Europejska przedstawiła poprawki do Przepisów nr 692/2008 i 715/2007 w obecnej rewizji Komitologii.



AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA i FIRM są członkami AFCAR i wspierają Kampanię Prawo do Naprawy

