

# DOSTĘP DO INFORMACJI O NAPRAWACH I UTRZYMANIU POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

Na drodze do bezpiecznego środowiska naturalnego, dynamicznego sektora transportowego oraz silnych małych i średnich przedsiębiorstw na konkurencyjnym rynku napraw, części i serwisu pojazdów



## 'EURO VI'

Przepisy wykonawcze



**AFCAR**  
Alliance for the Freedom of Car Repair  
Sojusz na Rzecz Swobody Napraw Samochodów





W liczącej 27 krajów członkowskich Unii Europejskiej zarejestrowano 38 milionów pojazdów użytkowych i pojazdów ciężarowych (HDV).

Na konkurencyjnym rynku serwisu i napraw każdy właściciel powinien mieć swobodę decydowania, kto wykonuje prace przy jego pojazdach. Konieczne jest zapewnienie klientom przystępnej oferty cenowej, przy uwzględnieniu wymogu spełnienia wszystkich norm gwarancyjnych, środowiskowych i bezpieczeństwa.

Dlatego pełny dostęp do informacji dotyczących napraw i utrzymania (RMI), szkoleń, części zamiennych i narzędzi wielomarkowych ma decydujące znaczenie.

Wymagania te są istotne zarówno dla pojazdów ciężarowych, jak i dla sektora pojazdów dostawczych i samochodów osobowych.



## Cztery istotne powody przeniesienia klauzul o dostępie do informacji naprawczych z Euro 5/6 do Euro VI dla pojazdów ciężarowych

**W** dniu 18 czerwca 2009 Parlament Europejski i Rada, uchwalając Rozporządzenie nr 595/2009 o pojazdach ciężarowych, przyjął polityczne zasady udostępniania informacji technicznych niezależnym operatorom. Obecnie w ramach procedury komitologii Komisja Europejska opracowuje techniczne przepisy wykonawcze, służące do wdrożenia tego rozporządzenia. Szczegółowe postanowienia techniczne mają zasadnicze znaczenie dla przełożenia uzgodnionych zasad politycznych na język wymagań technicznych dla określonych typów pojazdów – np. dotyczących złącza diagnostycznego, kodów usterek czy narzędzi diagnostycznych.

AFCAR apeluje do Komisji Europejskiej i Krajów Członkowskich, aby przy tej okazji włączyć szczegóły techniczne Rozporządzenia nr 692/2008 (Euro 5/6) związane z udostępnianiem informacji dotyczących napraw i utrzymania pojazdów, do przepisów wykonawczych Rozporządzenia Komisji nr 595/2009 (Euro VI).



## Różnice między sektorem pojazdów ciężarowych a sektorem pojazdów dostawczych nie są tak duże, jak mogłoby się wydawać

### Pojazdy ciężarowe są w centrum zainteresowania niezależnych operatorów

Sektor pojazdów ciężarowych pod wieloma względami nie odbiega od sektora samochodów osobowych. W obu przypadkach mamy:

- warsztaty autoryzowane i niezależne,
- organizację pomocy drogowej,
- klientów indywidualnych i klientów biznesowych,
- firmy naprawcze zajmujące się utrzymaniem floty.

Ze względu na mniejszą liczbę pojazdów w sektorze HDV, sieć warsztatów naprawczych jest mniej zagęszczona. Ponadto wielu operatorów flot samodzielnie naprawia i serwisuje swoje pojazdy. Ich floty często składają się z pojazdów różnych marek. Wymaga to korzystania z usług pobliskich warsztatów naprawczych mogących naprawiać pojazdy różnych marek – po to, aby wszystkie pojazdy podlegały odpowiedniemu serwisowaniu i naprawom w wymaganym miejscu i czasie.

### Szczegółowe postanowienia techniczne RMI jako środek do zapewnienia konkurencyjności w sektorze transportu

Gospodarka europejska jest nierozzerwalnie związana z mobilnością. Transport drogowy to kręgosłup silnej i dynamicznej Unii. Pojazdy użytkowe przyczyniają się do zacieśniania więzi pomiędzy producentami a innymi firmami obecnymi na rynku, dostarczając towary i usługi konsumentom.

Awarie i przestoje pojazdów ciężarowych oznaczają powstawanie dodatkowych kosztów – zarówno w odniesieniu do pojazdu, jak i przewożonego ładunku. Od warsztatów i służb naprawczych oczekuje się szybkiego wykonania naprawy niezależnie od tego, gdzie znajduje się pojazd.

Aby uniknąć nieplanowanych przestojów, w całej Europie trzeba regularnie naprawiać i serwisować pojazdy użytkowe. Dlatego dostęp do szczegółowych informacji technicznych jest tak ważny dla funkcjonowania firm transportowych.

# WFCAR

## **Swoboda wykonywania napraw pomoże w sprośtaniu wyzwaniom ochrony środowiska**

Niezależny rynek wspiera inicjatywy Komisji w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazdy użytkowe, z oczywistą korzyścią dla środowiska naturalnego.

Aby pojazdy ciężarowe w całym okresie eksploatacji spełniały unijne standardy emisji, trzeba je regularnie kontrolować, serwisować i naprawiać. Wiele nowo podpisywanych umów zawiera klauzulę dotyczącą śladu węglowego, wymagającą od firm flotowych wykazania się „zielonymi” referencjami.

Tak więc szczegółowe klauzule techniczne mają kluczowe znaczenie dla sprawności, bezpieczeństwa i ekologiczności pojazdów. Szczególną wagę ma dostęp niezależnych uczestników rynku do systemów diagnostyki pokładowej (OBD) i kompleksowej informacji technicznej, części zamiennych, narzędzi i sprzętu diagnostycznego niezbędnego do dokładnej diagnostyki i właściwego serwisu pojazdów. Powyższe zasoby są niezbędne w celu prawidłowego przeprowadzenia działań korygujących podczas prób i kontroli okresowych.

## **Jest tylko jedna cecha wyróżniająca sektor pojazdów ciężarowych:**

### **Homologacja pojazdów budowanych wieloetapowo**

W większości przypadków pojazd ciężarowy jest w całości budowany przez jednego producenta. Jednak zdarza się, że w budowę kompletnego pojazdu zaangażowani są inni producenci (wieloetapowa budowa pojazdów).

Wtedy w poszczególnych etapach homologacji uczestniczą różni producenci (np. silnika, podwozia, kabiny, sekcji ładunkowej).

## **Zmierzamy do stworzenia optymalnych warunków dla małych i średnich przedsiębiorstw w Europie**

70% do 80% wszystkich właścicieli flot to przedsiębiorstwa małe i średnie (SME), często eksploatujące niewielkie floty złożone z pojazdów rozmaitych marek (wszelkie rodzaje usług, np. cateringowe, a także piekarnie, kolportaż prasy itp.). Zaledwie 20% do 30% właścicieli flot to duże firmy działające w skali ogólnoeuropejskiej.

W przeciwieństwie do znacznej części takich klientów flotowych, znakomita większość małych i średnich przedsiębiorstw przeważnie kupuje pojazdy bez pakietu dodatkowych usług naprawczych, które zamawia oddzielnie w niezależnych warsztatach. Zatem zarówno proste, jak i nieplanowane usługi naprawcze realizowane na rzecz znacznej części sektora pojazdów ciężarowych zamawia się oddzielnie lub tylko w razie potrzeby.

Dlatego wszystkim tym właścicielom pojazdów ciężarowych lub dostawczych potrzebne są konkurencyjne usługi naprawcze, dostępne lokalnie i na terenie całej Europy oraz świadczone przez niezależne podmioty. Takie usługi oferują uczestnicy rynku napraw, części i serwisu, którzy – sami będąc małymi i średnimi przedsiębiorstwami – stanowią kręgosłup niezależnego, wielomarkowego europejskiego rynku napraw. Firmy te przyczyniają się do tworzenia miejsc pracy w Unii, w przeciwieństwie do sektora produkcji pojazdów, gdzie obecnie mamy do czynienia z tendencją do outsourcingu w skali globalnej.

Ustawodawca europejski zwrócił uwagę na to zagadnienie. Odpowiedzialność prawną za udostępnienie informacji technicznych ponosi producent końcowy, a także producent odpowiedzialny za każdy fragment procesu homologacji.



### **■ Czy wiesz, że...**

W 2009 roku niemiecka służba pomocy drogowej i ratownictwa ADAC odnotowała 110 tysięcy wezwań do samochodów ciężarowych. Brytyjskie stowarzyszenie pomocy drogowej RACCA (RAC Commercial Assistance) odnotowało ich 36 tysięcy. Organizacje te wykonują drogowe naprawy elektroniki, opon, hamulców i silników samochodów ciężarowych.

Problemy z układami elektronicznymi to najpoważniejsza przyczyna awarii i przestojów. Aby móc szybko zdiagnozować problem i przywrócić samochód ciężarowy, autobus czy autokar do stanu pozwalającego na dalszą jazdę, pomoc drogowa musi dysponować mobilnymi narzędziami, które można stosować do diagnozowania pojazdów wielu marek. Dlatego przepisy techniczne Euro VI powinny zawierać rozszerzone informacje o diagnostyce pokładowej OBD (On-board Diagnostic).



# Wniosek

Procedury naprawiania i utrzymania pojazdów ciężarowych zasadniczo nie odbiegają od procedur stosowanych w sektorze pojazdów dostawczych. Jednakże przyjęto, że pojazdy użytkowe posiadają jedną niepowtarzalną cechę: stopień złożoności, zwłaszcza elektroniki, może być znacznie większy niż w przypadku samochodów osobowych. W związku z tą rosnącą złożonością ważne jest, by niezależni operatorzy mieli dostęp do szczegółowych

informacji technicznych, danych dotyczących systemów diagnostyki pokładowej OBD, części zamiennych i narzędzi wielomarkowych. Dzięki temu w przypadku pojazdów ciężarowych zostanie zapewniony prawidłowy serwis i utrzymanie w całej Europie oraz szybki powrót do ruchu w razie awarii. Wszystko zależy od uzyskiwanej w porę, wiarygodnej, przystępnej i aktualnej informacji technicznej udostępnianej wszystkim niezależnym operatorom.

**W związku z powyższym AFCAR apeluje do Komisji Europejskiej i Krajów Członkowskich Unii, aby przy tej okazji włączyć szczegóły techniczne Rozporządzenia nr 692/2008 związane z udostępnianiem informacji dotyczących napraw i utrzymania pojazdów, do przepisów wykonawczych Rozporządzenia Komisji nr 595/2009, a w szczególności:**

- Zachować dotychczasową treść i strukturę postanowień Rozporządzenia Euro 5/6
- Włączyć wykaz informacji OBD (w tym walidację niezależnie produkowanych testerów diagnostycznych VCI) do przepisu o wielomarkowych narzędziach i sprzęcie diagnostycznym.
- Uwzględnić wymagania i praktykę techniczną, np. w niezbędnych przypadkach przywołać różne normy (np. RP1210 lub DoIP w przypadku przeprogramowywania).
- Zapewnić dostępność informacji RMI dla przyczep i naczep.
- Poprawić przepisy o dostępie do informacji RMI (uwzględniając doświadczenia CEN i Security Forum oraz konieczność rozwiązania praktycznych problemów, jakie wystąpiły na rynku od momentu wejścia w życie Rozporządzenia Euro 5/6).
- Przywołać przyszłą normę CEN po jej przyjęciu.
- Zaktualizować opis informacji technicznej zgodnie z najnowszą praktyką (np. informacje o zakresie napraw gwarancyjnych i elektroniczny podręcznik serwisowy).

## Członkowie AFCAR :

### AIRC

Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie

### CECRA

European Association of Motor Trade and Repairs

### EGEA

European Garage Equipment Association

### FIA

Fédération Internationale de l'Automobile

### FIGIEFA

European Federation of Independent Automotive Aftermarket Distributors

### FIRM

International Federation of Engine Remanufacturers

## AFCAR Coordination Secretariat

Bd de la Woluwe 42, bte 5  
BE - 1200 Brussels

Tel.: + 32 2 761 95 10

Fax: + 32 2 762 12 55

[figiefa.secretariat@figiefa.eu](mailto:figiefa.secretariat@figiefa.eu)

