

Wielka batalia o OBD



ALFRED FRANKE
PREZES SDCM

ZARÓWNO W PRAWIE POLSKIM, JAK I UNIJNYM WCIĄŻ ZACHODZĄ ROZMAITE ZMIANY DOTYCZĄCE BRANŻY MOTORYZACYJNEJ. UBIEGŁOROCZNE AKTY PRAWNE POLSKIEGO SEJMU MOGŁYBY UTWORZYĆ STERTĘ WYSOKĄ NA KILKA METRÓW!

To pokazuje, ile pracy wymaga ich bieżące śledzenie, by móc na nie reagować w przypadkach niekorzystnych dla producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, a także niezależnych warsztatów. Jednym z ostatnich takich działań są prace nad projektem rozporządzenia zwanego homologacją typu, w które zaangażowane jest polskie Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM). Od miesięcy trwały dyskusje w Parlamencie Europejskim na ten temat. Nazwa projektu jest mało intrygująca, lecz zawiera on zapisy mogące zniszczyć biznesowo wiele polskich niezależnych warsztatów i serwisów.

Małe, „zapomniane” złącze...

W projekcie wspomnianego rozporządzenia unijnego jest rozdział, w którym jest mowa o dostępie niezależnych ope-

ratorów do informacji potrzebnych przy diagnostyce, naprawach i utrzymaniu pojazdów (określonych skrótem RMI). Problem nie w tym, co zostało tam zapisane, a raczej w tym, czego zabrakło. Zapomniano bowiem (być może przez przypadek) o tzw. złączu diagnostycznym OBD, które jest jedyną drogą komunikacji z pojazdem dla podmiotów działających na rynku motoryzacyjnym. Informacje pobierane przez OBD w warsztatach dotyczą nie tylko parametrów pracy silnika, ale również systemów bezpieczeństwa takich, jak na przykład hamulce. Dziś, gdy możliwe jest zastąpienie OBD innym systemem, na przykład całkowicie zdalną diagnostyką, istnieje ryzyko, iż część producentów pojazdów skorzysta z tej legislacyjnej furtki, zapewniając sobie monopol na dostęp do danych dotyczących stanu technicznego pojazdów.

Obecne, powszechnie dostępne warsztatowe testery diagnostyczne, oferowane np. przez firmy Bosch czy Delphi, diagnozują pojazdy, komunikując się z nimi za pośrednictwem złącz OBD. Sytuacja zmieniłaby się całkowicie, gdyby nowe modele pojazdów można było diagnozować np. wyłącznie metodą bezprzewodową, wprost z serwerów ich producentów. Warsztaty niezależne straciłyby wówczas nawet możliwość samodzielnego odczytywania tzw. kodów błędów naprawianych samochodów. Prawdopodobnie dostęp do ich diagnozowania zyskałyby tylko serwisy autoryzowane (ASO).

Skutki usunięcia OBD odczułyby w praktyce wszystkie podmioty działające na niezależnym rynku motoryzacyjnym, w tym także producenci części, dystrybutorzy, producenci urządzeń diagnostycznych i oprogramowania przeznaczonego do obsługi złącz OBD oraz innowacyjnych aplikacji na smartfony (np. usługi *pay-as-you-drive*). W efekcie skutki zachwianej równowagi dotknęłyby milionów użytkowników pojazdów.

Trudne kompromisy

SDCM, mając świadomość wagi tego problemu, podjęto w Brukseli starania o utrzymanie systemu OBD w obowiązkowym wyposażeniu pojazdów. Działania te przyniosły pomyślne rezultaty, gdyż podczas głosowania w Komisji IMCO Parlamentu Europejskiego do projektu rozporządzenia zostały wprowadzone korzystne dla naszej branży poprawki. Wśród nich też takie, które zapewniają możliwość diagnozowania i testowania samochodów narzędziami wielu marek, poprzez komunikację wykorzystującą standardowe protokoły. Jest to rozwiązanie, które przyczyniłoby się do uczciwej konkurencji na rynku.

Gdy projekt przejdzie przez uzgodnienia i głosowania w komisjach, musi zostać zawarty kompromis pomiędzy Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim i Radą Unii Europejskiej,

co oznacza, że do utrzymania złącza OBD jest jeszcze długa droga.

Procesy legislacyjne w Brukseli zwykle trwają latami. Po ich zainicjowaniu rozpoczynają się debaty i dyskusje w wielu różnych komisjach parlamentarnych, a tam ścierają się różne poglądy, interesy i koncepcje poprawek. Skalę tych kontrowersji obrazuje najlepiej przebieg prac nad projektem rozporządzenia homologacji typu, do którego zgłoszono niemal 1200 poprawek! To wszystko sprawia, że rzadko udaje się którejś ze stron odnieść pełny sukces. Zwykle rozwiązania mają charakter kompromisowy. Kompromis można uznać za korzystny wówczas, gdy nikt z jego uczestników nie czuje się przegranym ani wyłącznym zwycięzcą.

Tylko sztab prawników oraz doświadczonych managerów i ekspertów z branży jest w stanie analizować wpływ procedowanych regulacji i znajdować potrzebne modyfikacje zapisów. Działania SDCM

nie mogłyby być tak skuteczne, gdyby nie przynależność Stowarzyszenia do europejskich organizacji CLEPA i FIGIEFA. Są to jedyne organizacje w Europie działające na rzecz dystrybutorów i producentów części motoryzacyjnych, zaś SDCM jest najbardziej aktywnym i słyszalnym „polskim głosem” w Brukseli.

To dopiero początek

Kolejnym krokiem legislacyjnym dotyczącym tego rozporządzenia będzie dyskusja nad raportem Komisji IMCO w Parlamencie Europejskim na sesji plenarnej, podczas której ustalone zostanie stanowisko pozwalające rozpocząć trójstronne negocjacje z Radą Unii Europejskiej i Komisją Europejską.

Widać już pierwsze przeszkody mogące utrudnić zachowanie złącza OBD. Dlatego w końcu lutego br. z inicjatywy SDCM zorganizowano spotkanie z przedstawicielami gabinetu komisarz Elżbiety Bieńkow-

skiej, podczas którego zaprezentowano znaczenie OBD dla funkcjonowania niezależnych warsztatów, a także producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych. Niestety, w tej kwestii reprezentacja gabinetu Komisarz Bieńkowskiej zrobiła dyplomatyczny unik, deklarując wprawdzie udział w dalszych negocjacjach, jednak przy zastrzeżeniu, iż obecnie na rozwiązanie czekają pilniejsze problemy, jak np. skandal związany z emisją spalin.

Oznacza to, że Komisja Europejska może opowiadać się przeciwko dalszym pracom nad poprawkami do rozporządzenia. Będzie zmierzała do jak najszybszego przyjęcia rozporządzenia w pierwotnej formie i przetożenia dyskusji o poprawkach na czas bliżej nieokreślony.

To rodzi obawy, że przez kolejne lata park samochodowy zmieni się w takim stopniu, iż branża zapomni, jak w ogóle wygląda gniazdo OBD. Dlatego należy natychmiast wesprzeć działania SDCM. ■

www.supermechanikad.pl **SUPERMECHANIK**

Wejdź na www.supermechanikad.pl, rozwiąż test i **wygraj** samochód Opel Astra.

SUPERDOŚWIADCZENIE **SUPERNAGRODA** **SUPERMEDZA**

Konkurs wiedzy technicznej - tylko dla profesjonalistów branży motoryzacyjnej!

partnerzy główni:

partnerzy merytoryczni:

DYSTRYBUCJA **JAKOŚCI**