

Efekty batalii o złącze OBD



ALFRED FRANKE

PREZES SDCM

1 WRZEŚNIA TEGO ROKU WESZŁO W ŻYCIE UCHWALONE W 2018 ROKU ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE HOMOLOGACJI I NADZORU RYNKU POJAZDÓW SILNIKOWYCH. W ROZPORZĄDZENIU TYM, MAJĄCYM BYĆ ODPOWIEDZIĄ UNII EUROPEJSKIEJ NA DIESELGATE, ZNAJDUJĄ SIĘ PRZEPISY KLUCZOWE DLA FUNKCJONOWANIA RYNKU WTÓRNEGO, W TYM W SZCZEGÓLNOŚCI DLA NIEZALEŻNYCH WARSZTATÓW. BEZ NIEGO NAPRAWA NOWSZYCH I CORAZ BARDZIEJ ZAAWANSOWANYCH POJAZDÓW MOGŁABY OKAZAĆ SIĘ NIEMOŻLIWA, A ZŁĄCZE OBD ZNIKNĘŁOBY Z POJAZDÓW

Kilkuletnia batalia

W styczniu 2016 roku Komisja Europejska przedstawiła propozycję poprawy jakości badań homologacyjnych pojazdów, ustanawiającą większą kontrolę nad producentami pojazdów. Ich wizerunek został nadszarpnięty ujawnionym rok wcześniej procederem manipulowania wynikami emisji spalin.

Stanowiło to doskonałą okazję do pracy nad zmianą brzmienia przepisów o dostępie do informacji o naprawach i utrzymaniu pojazdu (RMI – *Repair and Maintenance Information*). Ich poprawa była konieczna z uwagi na wykorzystywanie nieprecyzyjnych zapisów rozporządzenia 715/2007 i taką ich interpretację przez producentów pojazdów, która utrudniała

dokonywanie napraw przez niezależne warsztaty. W Polsce w obronę warsztatów niezależnych mocno zaangażowało się Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), które wspólnie z międzynarodową organizacją FIGIEFA i siostrzanymi organizacjami w innych krajach zabiegało o korzystne dla branży zmiany w prawie.

Prace nad tym rozporządzeniem wymagały wiele wysiłku, jednak dzięki dobrej współpracy z FIGIEFA, która koordynowała prace IAM w całej Europie, udało się zmienić przepisy na lepsze. Efekty przyniosą wiele korzyści dla zdrowej konkurencji i całego sektora motoryzacyjnego. Zjednoczona branża może zdziałać wiele dobrego.

Nowe przepisy wymagają, aby informacje o naprawach i utrzymaniu pojazdu były dostarczane w formacie nadającym się do odczytu maszynowego i przetwarzania elektronicznego, co umożliwi ich wykorzystanie przez warsztaty. Obejmuje to także łączenie z pojazdem znajdującym się w ruchu (wyłącznie odczyt). Do czasu znalezienia ostatecznego rozwiązania legislacyjnego dotyczącego dostępu telematiki w pojeździe do „samochodu podłączonego” kwestia ta ma zasadnicze znaczenie. Ze względu na interes i sprawną obsługę klienta ważne było również zapewnienie identyfikacji części zamiennych, umożliwiające właściwy dobór odpowiednich elementów. Pozwoli to uniknąć zwrotów i ewentualnych

problemów z bezpieczeństwem lub gwarancją. W czasach rosnącej złożoności technologicznej i różnorodności marek i modeli pojazdów sprawa ta jest kluczowa dla niezależnych warsztatów

Równie ważne jest to, że na mocy omawianych przepisów producenci samochodów wciąż będą zobowiązani do wyposażania pojazdów w gniazda diagnostyczne OBD. Zapewne, gdyby nie ten narzucony przez Unię obowiązek, OBD zniknęłoby z samochodów, a niezależny rynek usług serwisowych zdany byłby na łaskę, a częściej – niełaskę koncernów, które udostępniałyby dane techniczne na całkowicie własnych warunkach.

Poseł-sprawozdawca Daniel Dalton (ECR/UK) w 2018 r. wskazał na sprawiedliwy dla całego rynku motoryzacyjnego kształt przepisów: *Jestem zadowolony z osiągnięcia ulepszonego dostępu do informacji producentów pojazdów dla warsztatów niezależnych. Stanie się*

to z korzyścią dla klienta i uczyni rynek silniejszym.

To nie koniec walki o dostęp do danych

Zdziwiłby się ten, kto pomyślałby, że warsztaty mogą odetchnąć spokojnie, bo walka skończona. Producenci pojazdów nadal debatują nad zakresem rozporządzenia, argumentując, że przepisy dotyczą tylko pojazdów z nową homologacją typu, podczas gdy Komisja Europejska w lutym tego roku wyjaśniła, że wszystkie pojazdy Euro 5/6 podlegają temu systemowi. Obecnie toczą się prace nad zaimplementowaniem przepisów rozporządzenia 858/2018 oraz dialogi z producentami pojazdów, którzy mają na temat zakresu regulacji i wynikających z niej obowiązków inne zdanie niż reszta świata. W prace włączyły się organizacje branżowe: CLEPA, FIGIEFA, ADPA. Bierzcie w nich udział także przedstawiciele polskiej strony.

Sylvia Gotzen, Sekretarz Generalna FIGIEFA, tak podsumowuje temat:

To, co osiągnęliśmy w zakresie nowych przepisów dotyczących homologacji typu i przepisów dotyczących RMI, stanowi krok naprzód i będzie miało pozytywny wpływ na cały rynek wtórny i branżę usług mobilności, który obejmuje ponad 500 000 firm zatrudniających ponad 4,5 miliona osób w Europie i oferujących usługi dla 308 milionów pojazdów na drogach Unii Europejskiej. Jednak kolejnym wyzwaniem jest upewnienie się, że Komisja Europejska zajmie się kwestią dostępu telematycznego do „samochodów połączonych”, aby zapewnić dalszą skuteczną konkurencję w taki sam sposób, w jaki obecne przepisy RMI wspierają możliwość świadczenia usług i konkurowania na równych warunkach w zakresie usług samochodowych wszystkim dostawcom.

FOT. CLOUDFRONT.NET, SDCM