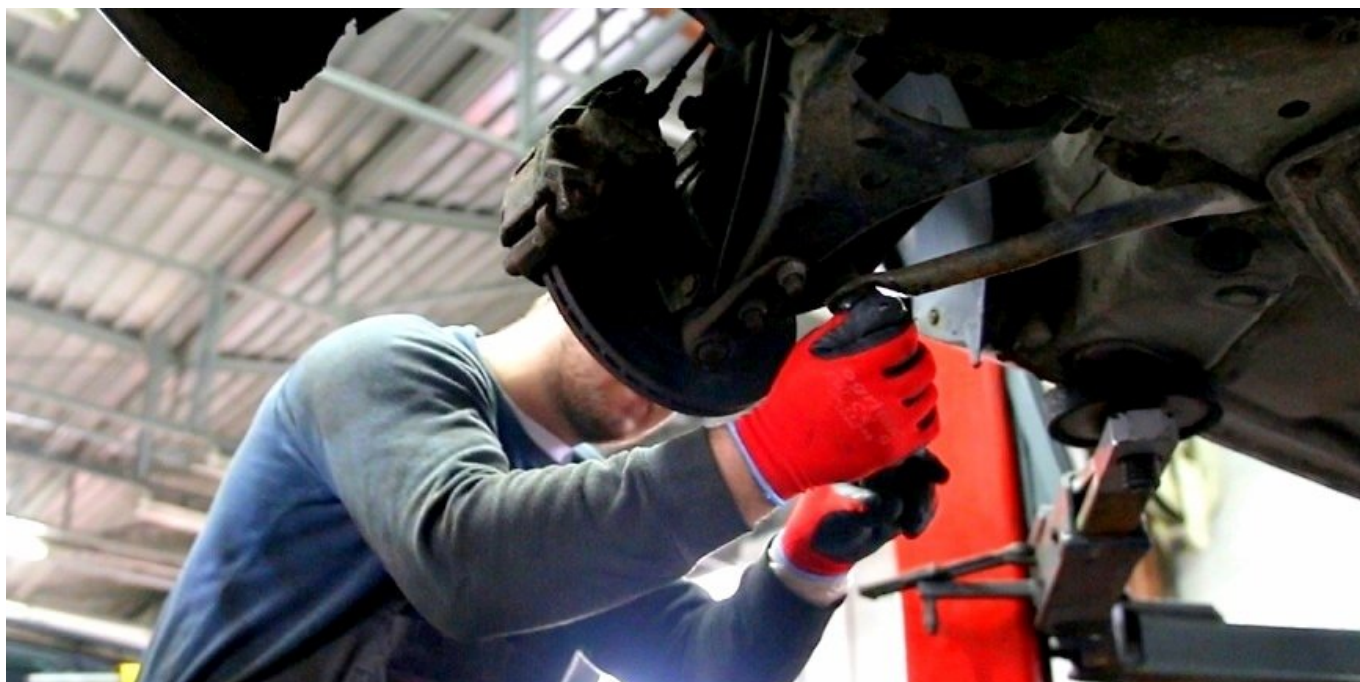


Oryginalne i oryginalne: czyli O & Q w oznaczeniach części samochodowych

data aktualizacji: 2018.09.13



Skąd się wzięło oznaczenie części zamiennych: O, Q, P, Z i co ma to wspólnego z przepisami Unii Europejskiej w zakresie prawa konkurencji? Dodamy dalsze skróty: BER (z angielskiego) i GVO (z niemieckiego)? Polski skrót się nie przyjął, a pełna nazwa aktów prawnych zniecierpliwia najwytrawniejszych graczy w „chińczyka”, zwanego też czasami grą „człowieku, nie irytuj się”.

Miłośników motoryzacji mamy wielu. Tym, którzy nie mieli okazji jeszcze poznać, a tym co znają, dla przypomnienia wskazujemy, że dystrybucja pojazdów samochodowych, ich serwisowanie oraz dystrybucja części zamiennych podlega regulacjom prawnym, w szczególności rozporządzeniom Komisji UE 330/2010 i 461/2010. Para tych aktów z 2010r. zastąpiła poprzednio obowiązujące rozporządzenie motoryzacyjne Komisji 1400/2002, które możemy nazywać „starym GVO”.

Zgodnie z kompetencjami ustawowymi Rada Ministrów wydała w 2003 r. rozporządzenie o treści będącej w sumie kalką przepisów GVO z 2002 r. Branża motoryzacyjna stosowała bezpośrednio rozporządzenie wspólnotowe. Prawnicy uznawali polskie rozporządzenie za niepotrzebne dublowanie przepisów europejskich. Organizacja ogólnokrajowej sieci dystrybucji siłą rzeczy będzie miała wpływ na rynek wspólnotowy, a jest to kryterium podlegania rozporządzeniu europejskiemu, a nie przepisom krajowym. Przepisy krajowe zostały zaktualizowane przez Radę Ministrów przez wydanie rozporządzenia z 8 października 2010 r. Podobnie jak w przypadku poprzedniego tekstu polski akt normatywny podąża za treścią rozporządzeń europejskich, ale ma jedną dodatkową zaletę, o której dalej.

GVO ma ułatwić życie sektorowi motoryzacyjnemu, gdyż określa domniemanie, kiedy organizacja autoryzowanych sieci dealerskich - ASO jest zgodna z prawem konkurencji. Określone zostały tzw. „czarne klauzule”, czyli postanowienia umowne których stosowanie

jest zakazane. Rozporządzenia UE zawierają też regulacje ważne dla niezależnego rynku motoryzacyjnego, w tym w zakresie wykonywania napraw, również gwarancyjnych oraz dystrybucji części zamiennych.

Dlaczego Komisja UE zdecydowała się na takie rozwiązanie? Otóż uznała, że stan konkurencji na rynku sprzedaży nowych pojazdów samochodowych wcale nie odbiega od tego, jaki mamy w przypadku dystrybucji innych dóbr. Wyjątek zdaniem Komisji stanowi rynek usług posprzedażnych. Komisja wskazała, że tu konkurencja jest wciąż ograniczona m.in. z uwagi na silne przywiązanie do stosowania części zamiennych z logo producenta pojazdu i serwisowania, zwłaszcza pojazdów młodych, w stacjach autoryzowanych. Fakt ten przyczynia się do stałego wzrostu cen części zamiennych oraz usług serwisowych. Komisja UE uznała, że właściwym antidotum dla tej tendencji powinna być uczciwa konkurencja sieci autoryzowanych z warsztatami niezależnymi. Ta jest możliwa tylko przy spełnieniu dwóch podstawowych warunków: zapewnieniu niezależnemu rynkowi dostępu do informacji technicznych niezbędnych do serwisowania oraz swobodnego dostępu do części zamiennych.

Wnioski te zostały wyciągnięte na początku bieżącej dekady, dziś można by dodać, że ważny jest nie tylko dostęp niezależnego rynku do informacji technicznych, ale też do telematyki pojazdu. Kluczowe jest posiadanie dostępu w czasie rzeczywistym do krytycznych informacji generowanych przez sensory pojazdu oraz komunikacja dwustronna z pojazdem i jego funkcjami, a także możliwość bezpiecznego komunikowania się z kierowcą (np. przez urządzenia telematyczne na desce rozdzielczej, głosowo, w sposób zatwierdzony przez kierowcę).

Komisja UE zdecydowała więc, że aby skorzystać z benefitów GVO, porozumienia w zakresie autoryzowanego serwisu (ASO) i dystrybucji części będą musiały spełnić dodatkowe wymagania. Jednym z obowiązkowych wymagań przewidzianych w rozporządzeniu 461/2010 jest umożliwienie producentom części do pierwotnego montażu skutecznego umieszczania swojego znaku towarowego lub firmowego w łatwo widoczny sposób na dostarczanych komponentach lub częściach zamiennych.

Tu dochodzimy do kategorii części i ich oznaczeń

GVO z 2002 roku rozróżniało trzy kategorie części zamiennych: (i) „części zapasowe”, (ii) „oryginalne części zapasowe” i (iii) „części zapasowe porównywalnej jakości”. Odróżnienie to pozostaje aktualne na gruncie regulacji z 2010 roku, mimo że rozporządzenie UE z 2010 roku nie zawiera definicji oryginalnych części zamiennych. Dzieje się tak dzięki wytycznym Komisji UE, które odsyłają do przepisów ramowych dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych z przeznaczeniem dla tych pojazdów.

Innymi słowy, określenie „oryginalne” może być *lege artis* stosowane do części nie pochodzących od producenta pojazdu (oznaczonych jego logo) ale pochodzących od producenta części, o ile zachowa właściwe specyfikacje i standardy produkcji. Pomimo tego, że w obrocie czasami spotykamy się z zawężaniem pojęcia „oryginalności” części, to nie logo producenta pojazdu zamieszczone na części, ale sposób jej produkcji decyduje o oryginalności.

Części porównywalnej jakości były zdefiniowane w „starym GVO”. Aktualnie określenie funkcjonuje dzięki wytycznym Komisji UE z 2010 r. Zgodnie z nimi, aby części zostały uznane za „porównywalnej jakości”, ich jakość musi być wystarczająco wysoka, aby użycie takich części nie zagrażało renomie autoryzowanej sieci. Ciężar dowodu, że dane części nie mają wystarczającej jakości spoczywa na producencie pojazdu / autoryzowanej sieci dealerskiej. Jak zawsze w przypadku kwestii faktycznych i dowodowych, wiąże się to z określonymi konsekwencjami. Stąd postulaty do prawodawcy europejskiego, aby definicje te uregulować w sposób precyzyjny w aktach prawnych, a nie w postaci „soft law”.

W taki sposób zachował się prawodawca polski. Rozporządzenie Rady Ministrów z 8 października 2010 zawiera definicję „części zamiennej” (słusznie zastąpiono zwrot „część zapasowa” przez „część zamienna”, zapasowe w aucie może być koło), „oryginalnej części zamiennej” oraz „części zamiennej o porównywalnej jakości”. Jeśli chodzi o treść, definicje zawarte w polskim rozporządzeniu z 2010 r. są tożsame z tym, co zawiera regulacja europejska.

Dla usprawnienia likwidacji szkód komunikacyjnych i mając na względzie zharmonizowanie oznaczeń części najczęściej stosowanych w naprawach po wypadkach komunikacyjnych, branża ubezpieczeniowa w porozumieniu z branżą dystrybutorów części zamiennych uzgodniła jednolity system informacji o jakości części zamiennych. Chodzi o znaną klasyfikację literową części: „O”, „Q”, „P” i „Z”.

Podkreślmy raz jeszcze. Chodzi tu głównie o części stosowane w naprawach powypadkowych czyli np. błotniki, maski, oświetlenie czy chłodnice.

Sygnatariuszami komunikatu wprowadzającego jednolity system informacji o jakości części zamiennych byli przedstawiciele dystrybutorów : Auto-Elements, BHMD, Inter Cars S.A. i Polcar, oraz firmy ubezpieczeniowe : PZU S.A., TUiR Warta S.A.

Normalizacja i standardy branżowe mają sens i ułatwiają wszystkim życie. W branży zadomowiła się logiczna i kompletna, ale też nawiązująca do regulacji UE, systematyka dotycząca części zamiennych: mamy dwie kategorie części oryginalnych: „O” i „Q”, części zamienne o porównywalnej jakości kategorii „P” oraz zamienniki pozostałe - „Z”.

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Samochodowych.

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/artukul/67433>