

Zmieniają się zasady gry w naprawach powypadkowych?

data aktualizacji: 2019.07.05



Fot. Piotr Łukaszewicz

U naszych zachodnich sąsiadów trwają prace nad wprowadzeniem zmian prawnych dotyczących napraw powypadkowych. We Francji i w Niemczech widać już pierwsze oznaki liberalizacji tego segmentu rynku części zamiennych. Już wkrótce możemy być świadkami zmian, które będą miały wpływ na działalność także polskich firm.

Legislacja zmienia zasady gry

Zacznijmy od początku. W tym roku będziemy świętować 12 rocznicę wejścia w życie tak zwanej Klauzuli Napraw w Polsce. Na jej wprowadzenie przed 2004 r. zdecydowało się 11 państw europejskich i od czasu wejścia jej w życie w Polsce nie udało się jej wprowadzić w żadnym państwie europejskim, choć podejmowano próby.

Czym jest Klauzula Napraw? W skrócie złamaniem monopolu producentów samochodów, który uwalnia rynek i pozwala swobodnie konkurować producentom części zewnętrznych. Tam gdzie jej nie ma, koncerny samochodowe zastrzegają kształty tzw. zewnętrznych części pojazdu i ich sprzedaż odbywa się wyłącznie poprzez sieci przez nich autoryzowane. Wprowadzenie Klauzuli Napraw z jednej strony wpływa na konkurencyjność w branży, a z drugiej jest korzystne również dla kierowców. Naprawa przy użyciu tańszych części bez logo producenta samochodu jest zwyczajnie mniej kosztowna. Kierowca ma obecnie wybór, z których części skorzystać przy naprawie np. swojej kilkuletniej Toyoty Corolli - kupić w niezależnym warsztacie taniej czy też w ASO za dużo wyższą cenę.

Gdyby w Polsce nie obowiązywała Klauzula Napraw, brak dostępności części do napraw powypadkowych na wolnym rynku spowodowałby także wzrost kosztów ubezpieczenia samochodów oraz jeszcze większe zainteresowanie częściami ze szrotów i nielegalnie prowadzonych punktów demontażu. O wprowadzenie Klauzuli Napraw w Polsce już w 2005

r. zabiegało Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

Jak wspomina Alfred Franke, prezes SDCM, gdyby 12 lat temu Klauzula Napraw nie została u nas wprowadzona, wiele firm specjalizujących się wówczas w zewnętrznych częściach motoryzacyjnych dzisiaj by już nie istniało. Koncerny motoryzacyjne miałyby prawny monopol na sprzedaż zewnętrznych elementów do samochodów i tym samym mogłyby zablokować wytwarzanie i montaż części pochodzących od niezależnych producentów.

W Niemczech praca wre

Jak się wydaje najbliżej do osiągnięcia sukcesu przy wprowadzeniu Klauzuli Napraw są obecnie nasi zachodni sąsiedzi. W ostatnim czasie rząd federalny Niemiec z inicjatywy minister sprawiedliwości i ochrony konsumentów Katariny Barley (SPD), przyjął projekt ustawy mającej na celu wzmocnienie uczciwej konkurencji. Projekt zakłada wprowadzenie Klauzuli Napraw w zakresie zewnętrznych części samochodowych, które to firmy z niezależnego rynku motoryzacyjnego mogłyby bez sztucznych barier produkować i dystrybuować pod własnym logo. Wygląda na to, że rynek części zamiennych ma zatem zostać otwarty. Oczywiście praca nad Klauzulą Napraw w Niemczech nie odbywa się w spokojnej atmosferze. Niemcy to przecież bastion producentów samochodów, którzy delikatnie mówiąc niechętnie patrzą na wprowadzenie do prawa wyjątku w postaci Klauzuli Napraw.

Z drugiej strony niemieckie stowarzyszenie dystrybutorów części GVA wskazuje na istotną wadę projektu, jaką jest to, że wprowadzenie nowych przepisów w obecnym kształcie nie będzie dotyczyć części zamiennych objętych wcześniej ochroną poprzez ich rejestrację w urzędzie patentowym. Jako że taka ochrona trwa w Niemczech 25 lat, pełna liberalizacja nastąpiłaby w latach 40. XXI w., co jest absurdalne i niekorzystne dla właścicieli starszych pojazdów, bo to oni przede wszystkim mogliby skorzystać na wprowadzeniu Klauzuli Napraw. Projektem ma zająć się Bundestag, więc wkrótce możemy poznać więcej (oby dobrych) informacji.

Trzymamy mocno kciuki by Klauzula Napraw w brzmieniu jak najlepszym dla konsumentów i wolnego rynku weszła w życie w Niemczech. Jeżeli uda się tam, to będzie to sygnał dla kolejnych państw by przełamać impas - dodaje Alfred Franke.

Liberalizacja we Francji?

We Francji ochrona wzorów przemysłowych jest postrzegana jako „nietykalna”. Przez nadinterpretację tego prawa nie ma zatem na razie mowy o wprowadzeniu tam Klauzuli Napraw w kształcie jaki znamy w wielu krajach Europy. Pomimo tego pierwszy krok w celu uwolnienia rynku części zewnętrznych został zrobiony. Zaproponowano nowelizację przepisów, która przewiduje ograniczenie ochrony zewnętrznych części zamiennych do 15 lat gdzie, jak doskonale wiadomo, średni wiek samochodów to około 10 lat. A co gorsza, podobnie jak w przypadku Niemiec to wzory zewnętrznych części, które zostały zarejestrowane uprzednio będą chronione dłużej, czyli maksymalnie do 25 lat. Nie jest to rozwiązanie satysfakcjonujące konsumentów i niezależnych operatorów, ale być może otworzy drogę do dalszej liberalizacji, a w przyszłości nawet do uwolnienia rynku.

Czytaj także:

[**Naprawa czy wymiana? O naprawach powypadkowych ...**](#)

Źródło: