BIZNES RAPORT

GAZETA FINANSOWA
28 października – 10 listopada 2016 r.

Rozwój rynku w Polsce i Europie

Już wiele lat temu motoryzacja stała się jednym z głównych kół zamachowych współczesnych gospodarek państw na całym świecie.

Robert **Bohdziewicz**

właściciel firmy
e-autoparts.pl

Widać to także u nas, gdzie rosnąca liczba samochodów poruszających się po drogach stawia Polskę pod tym względem w czołówce państw europejskich. Staje się to najbardziej widoczne, kiedy weźmiemy pod uwagę ilość aut przypadających na tysiąc mieszkańców naszego kraju. Według danych z roku 2014 wyprzedzamy pod tym względem takie kraje, jak Niemcy, Francja, Hiszpania czy Wielka Brytania. Nad nami klasyfikują się mieszkańcy tylko czterech europejskich państw.

Dokąd zmierzamy?

Sytuacja przestaje się przedstawiać tak różowo, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że pod względem rejestracji nowych aut plasujemy się na szarym końcu Europy. Niemal 55 proc. aut poruszających się po polskich drogach ma więcej niż 10 lat. W Europie tylko Litwa i Łotwa wyprzedzają nas pod tym względem. Taki stan rzeczy powoduje, że wiążą się z tym określone konsekwencje. Podstawową z nich jest to, że zdekapitalizowane pojazdy, niejednokrotnie przekraczające wiekiem kilkanaście lat, wpływają na niski stan bezpieczeństwa na drogach. Wiele z tych aut stanowią samochody powypadkowe, często doprowadzone do stanu używalności po jak najniższych kosztach. Nie polepsza sytuacji w dalszym ciągu nieszczelny system kontroli stanu technicznego pojazdów. Jednak z drugiej strony stwarza to duże możliwości dla rozwoju rynku części zamiennych. Jest to oczywiste z tego względu, iż wiekowe auta wymagają częstszych napraw i remontów niż ich młodsi bracia. Biorąc to pod uwagę nie można się dziwić, że branża części samochodowych w Polsce ostatnimi laty rozwija się znakomicie. Świadczą o tym między innymi bardzo dobre wyniki finansowe zarówno dużych dystrybutorów części samochodowych, jak i mniejszych graczy na tym rynku. Firmy te wykorzystują dobrą koniunkturę i rozwijają maksymalnie swoje oferty, aby sprostać zapotrzebowaniu ogromnego rynku.

Szukając oszczędności

Nie jest tajemnicą, że stan zasobności portfela typowego polskiego kierowcy nie skłania go do odwiedzin autoryzowanych serwisów danych marek. Z tego też względu przybywa klientów lokalnym sklepom motoryzacyjnym i niezależnym warsztatom samochodowym, których zaopatrzeniem w części zajmują się firmy dystrybucyjne działające na krajowym rynku. Kierowcy, szukając oszczędności, często dokonują zakupów także w sklepach internetowych z częściami samochodowymi. Sklepy takie potrafią mieć bardzo szeroką ofertę zarówno dla wymagającej klienteli, jak i dla tej z mniejszymi środkami. Pod tym względem biją one na głowę swoich odpowiedników z Europy Zachodniej. Zmiany, jakie będą miały miejsce w Polsce w najbliższych latach, zapewne będą polegały na postępującej konsolidacji firm działających na rynku części zamiennych, kiedy mniejsze podmioty dystrybucyjne będą wchłaniane przez większych graczy lub będą następowały fuzje przedsiębiorstw o podobnej wielkości. Sytuację taką będzie wymuszał wzrost konkurencji w branży oraz stopniowe bogacenie się społeczeństwa i odchodzenie od nabywania części przez poszczególnych właścicieli aut we własnym zakresie, czyli podążanie drogą wyżej rozwiniętych państw europejskich, gdzie cały proces od zakupu części zamiennych, poprzez naprawę będzie wykonywał warsztat samochodowy. Oczywiście nie stanie się to szybko i na pewno nie obejmie całego rynku części zamiennych i dalej pozostanie na nim miejsce dla mniejszych i lokalnych firm. To, co jest pewne, to to, że właściciele i pracownicy firm dystrybuujących części samochodowe w Polsce nie muszą obawiać się o brak pracy w najbliższych latach.

GAZETA FINANSOWA
28 października – 10 listopada 2016 r.
BIZNES RAPORT

Nie tylko cena się liczy...

Świat rozwija się dynamicznie, rozwój i informatyzacja nie omija też branży części motoryzacyjnych. Jest to jedna z najbardziej zinformatyzowanych i zaawansowanych gałęzi dystrybucji.

Mariusz **Pawluk**
prezes zarządu Motorro

Coraz większa liczba dystrybutorów dostosowuje swoje katalogie do rosnących wymagań klientów, którzy chcą mieć aktualne informacje o dostępności produktu i jego cenie. Przyczyn jest kilka. Po pierwsze, to dynamiczny rozwój technologiczny. Po drugie, zmiana pokoleniowa. Po trzecie, coraz większa świadomość klientów. Dystrybutorzy muszą się do tego dostosować. Większość katalogów wykorzystuje rozwiązania online, dostarczając klientom aktualne informacje.

Porównywarki dla kierowców

Obecnie zamówienia realizowane za pośrednictwem kanału internetowego stanowią około 20 proc. zamówień realizowanych przez klientów w hurtowniach motoryzacyjnych. Ta liczba stale rośnie i będzie rosła w coraz szybszym tempie. Ten wzrost jest bardzo korzystny dla dystrybutorów, ponieważ znacząco obniża koszty związane ze sprzedażą produktu. Młodsze pokolenie klientów preferuje szybkie zakupy online oraz wykazuje się dużą samodzielnością w dobieraniu części. Dostają w tym celu coraz lepsze narzędzia od dystrybutorów w postaci coraz bardziej dopracowanych i dokładniejszych katalogów. Poza dystrybutorami zaczynają się pojawiać na rynku podmioty, oferujące usługi komplementarne dla katalogów hurtowni, pozwalające jeszcze sprawniej podejmować decyzje o zakupie towaru. Innowacyjność dotyka internetowego kanału sprzedaży. W połowie 2017 roku ma pojawić się na rynku porównywarka ofert większości Polskich hurtowni motoryzacyjnych. Oznacza to, że każdy z klientów porównywarki, który robi zakupy w kilku polskich hurtowniach, będzie mógł szybko i wygodnie porównać cenę i dostępność interesującego go produktu w jednym miejscu. Tworzenie takiej porównywarki jest bardzo dużym wyzwaniem.

Każdy ma swój pomysł

Cena i dostępność to dla wielu na tyle kluczowy element, że klienci hurtowi tworzą osobne stanowiska pracy tylko po to, by kupować produkty najwyższej jakości po najniższych cenach. Obawa o „wojny cenowe" jest bezpodstawna – takie „wojny" trwają od lat. Większość hurtowni ma swój pomysł na relacje z klientem. Ci, którzy walczą głównie ceną, nie kończą zbyt dobrze. Mamy na naszym rynku kilkunastu dystrybutorów i każdy ma inny pomysł na pozyskanie i utrzymanie klientów. Dla jednych jest to jak największa dostępność i rozbudowana logistyka, dla innych handel tylko z wybranymi klientami, a dla jeszcze innych dzwonienie do klientów przed każda trasą. Tych, którzy myślą, że cena zagwarantuje im wiernych i stałych klientów, jest coraz mniej. Konkurencja między dystrybutorami, rozgrywa się na poziomie obsługi w czasie i po sprzedaży, dostępności produktu oraz na budowaniu relacjami z klientem. Porównywarki nie odbiorą tego narzędzia hurtowniom, a jedynie mogą stanowić swoisty marketplace, na którym hurtownie i ich klienci będą mogli nawiązywać nowe relacje.

Gdy samochód wymaga pomocy profesjonalisty

Bez wahania można powiedzieć, że współczesne samochody to naszpikowane elektroniką komputery na czterech kółkach. Dlatego wielu napraw, z którymi jeszcze 10 lat temu kierowcy radzili sobie na własną rękę, dzisiaj nie wykonamy bez użycia specjalistycznych urządzeń.

Joanna **Piszcz**
redaktor naczelna
Motofaktor.pl

Nie ma wątpliwości, że każdy kierowca powinien mieć przynajmniej podstawową wiedzę o swoim samochodzie. Kontrola świateł, poziomu oleju, czy stanu opon to czynności, które każdemu posiadaczowi auta nie powinny być obce. Jednak przy obecnym zaawansowaniu technologii, nawet naprawa usterek, które z pozoru wydają się niezbyt skomplikowane, staje się niemożliwa i może mieć katastrofalne skutki dla samochodu, kierowcy i innych użytkowników dróg.

Wymiana opon i kół

Wystarczy podnieść samochód, odkręcić śruby, zdjąć koło, czy opony, założyć nowe, przykręcić i gotowe – tak z pewnością widzi to większość kierowców, którzy być może niejednokrotnie wykonywali takie czynności samodzielnie, gdy np. złapali gumę w trasie. Umiejętność zmiany koła jest wtedy rzeczywiście cenna i niezbędna. Co innego jednak, gdy zmieniamy opony sezonowo, na przykład z letnich na zimowe. Powierzając usługę wymiany opon warsztatowi mamy pewność, że zostanie ona wykonana profesjonalnie. Mechanik wyważy koła przy pomocy specjalistycznego urządzenia, czego kierowca nie jest w stanie wykonać samodzielnie. Obejrzy dokładnie także stan bieżnika – nierównomierne zużycie bieżnika w oponach na jednej osi może świadczyć o nieprawidłowej pracy amortyzatora. Dodatkowo należy także pamiętać, że od około dwóch lat wszystkie nowo produkowane samochody są obowiązkowo wyposażone w czujniki ciśnienia w oponach TPMS, które przy każdorazowej wymianie kół należy zaprogramować przy pomocy odpowiedniej aparatury. Dlatego nawet inwestując w drugi komplet kół (felgi, opony i czujniki), kierowca nadal nie będzie w stanie ich sam zamienić, ponieważ bez specjalistycznego urządzenia nie będzie możliwe podłączenie czujników bezprzewodowych do auta.

Żarówki także warto powierzyć profesjonalistom

Sama wymiana żarówek nie nastręcza raczej problemów. Kierowcy bardzo często zapominają jednak o tym, że po każdej wymianie żarówek należy również sprawdzić ustawienie świateł, a w tym może nam pomóc tylko warsztat lub stacja diagnostyczna. Zdarza się również, że żarówkę zamontujemy nieprawidłowo, dlatego profesjonalna kontrola jest niezbędna. Sprawa komplikuje się jeszcze bardziej, jeśli samochód jest wyposażony w lampy ksenonowe. Tego typu oświetlenia kierowca nie wymieni samodzielnie – konieczna jest wizyta w warsztacie.

Klocki hamulcowe – bez komputera ani rusz

Użytkownicy starszych samochodów mogą się pokusić o samodzielną wymianę klocków hamulcowych, ale miłośnicy nowoczesnych technologii i nowszych pojazdów powinni jednak wybrać opcję „warsztatową". W autach wyposażonych w system EPB, czyli elektryczny hamulec postojowy, m.in. Audi A6 i A8, Volkswagen Passat, czy Volvo S80, kierowca nie jest w stanie samodzielnie wymienić klocków hamulcowych. Wymieniając klocki hamulcowe w aucie z systemem EPB, tłoczki hamulcowe tylnej osi można cofnąć tylko z poziomu testera diagnostycznego. Dodatkowo, konieczne jest ustawienie odległości klocka od tarczy hamulcowej. Takie możliwości ma tylko warsztat, który podłączy specjalistyczne urządzenia do złącza diagnostycznego OBD.

Akumulator – zadanie dla specjalistów

Wiele lat temu część kierowców na pewno niejednokrotnie zabierała akumulatory na noc do domu, gdy zimą temperatura na zewnątrz spadała znacznie poniżej zera. Baterię można było bez problemu wymontować i zamontować. Dziś nie jest to już takie oczywiste. W pojazdach naszpikowanych elektroniką sam montaż akumulatora to za mało. Niezbędna jest konfiguracja nowej baterii przy pomocy komputera diagnostycznego. Część akumulatorów posiada kody, których wpisanie do sterownika jest niezbędne, by sterownik rozpoznał parametry baterii. Efektem nieprawidłowego wykonania tej czynności może być uszkodzenie systemu elektroniki w samochodzie.

Części oryginalne to nie tylko te sprzedawane w ASO

Na tych kilku przykładach widać, że nie warto ryzykować samodzielnych napraw, które mogą spowodować w aucie jeszcze większą liczbę usterek. Powierzając usługi warsztatom mamy pewność, że naprawy zostaną wykonane prawidłowo przy użyciu profesjonalnych urządzeń. Oddanie auta w ręce mechanika to także gwarancja doboru odpowiednich części zamiennych, na które obecnie nie trzeba już wydawać fortuny. Na rynku są oczywiście dostępne droższe części OE (Original Equipment), czyli „części na pierwszy montaż", które montuje się w każdym nowym samochodzie, dostępne w Autoryzowanych Stacjach Obsługi w opakowaniach opatrzonych logami producentów aut. Ale jest także inne wyjście. Bez obawy można je zastąpić częściami OEM (Original Equipment Manufacturer) – to identyczne części niezależnych producentów, produkowane dokładnie w tych samych fabrykach, co części OE. Różnicę widać tylko w niższej cenie i braku loga producenta auta na pudełku – jakość pozostaje na tym samym poziomie. Nie warto więc przepłacać za te pierwsze.

BIZNES RAPORT

GAZETA FINANSOWA
28 października – 10 listopada 2016 r.

Rozliczenia metodą serwisową

Ostatnio pojawiły się postulaty niektórych środowisk branży motoryzacyjnej w obszarze zmian w systemie wypłat odszkodowań komunikacyjnych. Dotyczą one rozliczeń fakturowych między firmą ubezpieczeniową a serwisem i tym samym wyeliminowanie rozliczeń gotówkowych.

Roman **Kantorski**

prezes
Polskiej Izby Motoryzacji

Taka forma rozliczeń ma zalety niemalże dla każdego z ogniw tzw. łańcucha ubezpieczeń komunikacyjnych począwszy wbrew pozorom od firm ubezpieczeniowych poprzez klientów i zakłady naprawcze a kończąc na budżecie państwa.

W szarej strefie

Korzyści ze zmian przewyższają koszty. Na początek klienci zyskają gwarancję jakości wykonanych napraw, co poprawia również bezpieczeństwo na drogach. Dzisiaj po wypłacie gotówkowej według szacunku firmy ubezpieczeniowej (najczęściej mocno zaniżonej) to właściciel samochodu decyduje co naprawia, gdzie naprawia, jakie części stosuje i w jakim zakresie taka naprawa się odbywa. Najczęściej nie ma on wiedzy o technologii naprawy i zdając się na mechanika ryzykuje nie tylko sprawność auta, ale również życie i zdrowie swoje i swojej rodziny.

Są jednak jednostki, a w tym przypadku pewien odsetek ludzi, którzy w wypłatach gotówkowych widzą źródło dochodu. Jedni robią to celowo, co podlega przepisom karnym, a inni po prostu z kwoty otrzymanej część zatrzymują dla siebie, a pojazd jest naprawiany byle jak. Skutkiem tego jest naprawa nawet 80 proc. pojazdów w tzw. szarej strefie. Problemem jest również użycie części kradzionych lub pochodzących z nielegalnego demontażu. Otóż warsztaty działające w „szarej strefie" w większości nie kupują części w sklepie, tylko w nielegalnych, kilkukrotnie tańszych źródłach. W pewnym sensie ich działania są wytłumaczalne, gdyż muszą się zmieścić w kwocie wypłaconego odszkodowania, a to w wielu przypadkach jest prawie niemożliwe. Dlatego też obecnie rośnie ilość kradzieży aut na części, a do Polski sprowadza się nielegalnie dziesiątki tysięcy samochodów przeznaczonych tylko do nielegalnego demontażu.

Rozwiązania prawne

Jeżeli chcemy w naszym kraju raz na zawsze skończyć z patologiami i jeżeli chcemy, aby do budżetu państwa zaczęło wpływać co roku kilkaset milionów złotych należnych podatków, proponowane są rozwiązanie radykalne, ale i jedyne skuteczne. Branża sugeruje ograniczenie wypłat odszkodowań z OC tylko po przedstawieniu faktur za naprawioną szkodę, przynajmniej jeśli chodzi o naprawę pojazdu. Państwo zmusza prawnie każdego posiadacza pojazdu do zakupu obowiązkowego ubezpieczenia OC. Może więc dla dobra budżetu państwa, w interesie obywateli i dla ograniczenia niebezpieczeństw na polskich drogach wynikających z niekontrolowanych i nieprofesjonalnych napraw pojazdów, wybrać także najlepszy i najbardziej optymalny dla budżetu państwa i polskich obywateli sposób naprawienia szkód z OC. Wprowadzenie zapisu o braku możliwości odmowy naprawy, pojazdu przez zakład ubezpieczeń, jeśli koszt naprawy nie przekracza sumy gwarancyjnej ubezpieczenia, byłoby też dobrym rozwiązaniem. Odmowa taka mogłaby nastąpić tylko ze względów technicznych, gdy samochód nie nadawałby się do dalszej eksploatacji. W przypadku szkód całkowitych, wypłata odszkodowania powinna nastąpić tylko po przedstawieniu zaświadczania o przekazaniu wraku pojazdu do legalnej stacji demontażu, która musi go wyrejestrować. Dzisiaj trafiają tam tylko nieliczne auta po szkodach całkowitych a tzw. pozostałości powypadkowe są wystawiane na internetowe aukcje po to, by je sprzedać naiwnemu klientowi jako bezwypadkowe, po wcześniejszym „wyklepaniu".

Olej to krew samochodu

Użytkownicy samochodów w Polsce często nie są świadomi jak negatywny wpływ na żywotność silnika ma bagatelizowanie doboru oleju oraz interwału jego wymiany.

Piotr **Biernacki**

właściciel
Turbo Żółw Auto Serwis

Powszechna jest opinia o braku konsekwencji związanych z wydłużeniem odstępu między wymianami. Nic bardziej mylnego. Zacznijmy więc od doboru właściwego oleju.

Oleje i ich rodzaje

Olej mineralny jest najbardziej gęsty i posiada najmniejszą odporność na temperaturę i tarcie. Z pozoru najsłabszy jeżeli chodzi o parametry lecz idealnie sprawdza się w silnikach z dużymi przebiegami w nie najlepszej już kondycji. Dzięki swojej gęstości zapobiega wypłukiwaniu się nagarów, pomaga utrzymać większą kompresję w silniku co powoduje jego lepszą prace i zmniejsza ilość „dolewek" między wymianami. Najpopularniejsze oznaczenie oleju mineralnego w Polsce to 15W40 (najbardziej optymalny do średnich temperatur panujących w kraju) pozostałe oznaczenia to 20W50 15W50.

Olej półsyntetyczny to najpopularniejszy w naszym kraju olej. Stosowany powinien być do średnio wyeksploatowanych aut jakich w Polsce jest najwięcej. Swoją dużą sprzedaż zawdzięcza również tendencji polskich kierowców do szukania oszczędności. Olej syntetyczny jest wyraźnie droższy od półsyntetycznego co determinuje kierowców do „pozornych" oszczędności. Zbyt szybkie przejście na półsyntetyk drastycznie skraca żywotność silnika oraz negatywnie wpływa na jego pracę. Najczęściej spotykane oleje półsyntetyczne mają oznaczenia 10W40 10W60.

Olej syntetyczny najwyższej jakości olej stosowany w samochodach od nowości. Zaleca się stosowanie jak najdłużej jest to możliwe. Dzięki swoim właściwościom gwarantują najlepszą możliwą ochronę silnika. Wydłużają jego żywotność i zapewniają smarowanie w trudno dostępnych miejscach. Oznaczenia oleju syntetycznego to 0w20, 0w30,0 5w30, 5w40, 5w50.

Dopasowany do naszego samochodu

Znając już rodzaje olejów silnikowych musimy dobrać odpowiedni do naszego samochodu. Najlepszym rozwiązaniem jest konsultacja z warsztatem, który udzieli nam odpowiedniej informacji. Ważną sprawą jest aby w aucie nie zmniejszać gęstości oleju. Np. jeżeli mamy olej mineralny w aucie taki sam musimy zalać. Użycie oleju o mniejszej gęstości może spowodować wypłukanie nagarów i uszkodzenie silnika. Wiemy już jak ważne jest dobranie odpowiedniego oleju. Ale co ile go wymieniać? Coraz więcej się słyszy o serwisie oleju w trybie longlife. Jest to po prostu wydłużenie interwałów olejowych w silnikach diesla. W mojej opinii w 90 proc. przypadków jest to nieuzasadnione. Olej w silnikach benzynowych wymieniamy maksymalnie co 10 000 kilometrów (gdy jeździmy bardzo ostro i dynamicznie okres ten powinien się relatywnie skrócić) zaś w silnikach wysokoprężnych maksymalnie 15 000 km (adekwatnie do stylu jazdy skracamy okres wymiany) lub raz do roku. Nawet nie robiąc określonych rocznych przebiegów warto wymienić olej raz na 12 miesięcy. Przy tak dużej tendencji polskich kierowców do pozornego oszczędzania i mnożących się programach, typu zrób to sam, utwierdzamy ludzi w błędnym przekonaniu, że bez pomocy mechanika taniej zrobimy to pod domem. Niestety wiedzy fachowej nie da się zastąpić i oszczędzając kilkadziesiąt złotych na wymianie czy cenie samego oleju możemy wpędzić się w spore koszty. Mam nadzieję że świadomość użytkowników i zdroworozsądkowe podejście do serwisowania aut będzie rosło wprost proporcjonalnie do wzrostu aut na naszych drogach.

> **Znając już rodzaje olejówsilnikowych musimy dobrać odpowiedni do naszego samochodu. Najlepszym rozwiązaniem jest konsultacja z warsztatem, który udzieli nam odpowiedniej informacji. Ważną sprawą jest aby w aucie nie zmniejszać gęstości oleju.**

GAZETA FINANSOWA
28 października – 10 listopada 2016 r.
BIZNES RAPORT

Sprawny pojazd = odpowiedzialny kierowca

Według danych policji w 2015 roku miało miejsce w Polsce około 33 tysięcy wypadków drogowych. Wśród głównych przyczyn wymienia się winę kierujących (nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu i niedostosowanie prędkości do warunków jazdy), a niesprawności technicznej pojazdów przypisuje się grubo poniżej 1 proc. wypadków drogowych w Polsce. Najwięcej stwierdzono usterek w oświetleniu (53,8 proc.) oraz w ogumieniu (18,5 proc.).

Mariusz **Mankiewicz**

wiceprezes zarządu
DEKRA Polska

Analizując powyższe dane warto spojrzeć na rynek niemiecki, z którego importowanych jest najwięcej pojazdów używanych do Polski. Na bazie analizy przyczyn i skutków około 9 tysięcy wypadków drogowych przeprowadzonych przez wiodącą organizację ekspercką wspólnie z Policją w Niemczech okazało się, że ponad 36 proc. pojazdów biorących w nim udział posiadało poważne usterki stanu technicznego, a w 25 proc. tej liczby pojazdów, stwierdzono usterki, które miały istotny wpływ na zaistnienie wypadku drogowego. Z przeprowadzonego badania wynika zatem, że ok. 9 proc. pojazdów biorących udział w analizowanych wypadkach drogowych na terenie Niemiec było niesprawnych technicznie, co było bezpośrednio przyczyną zaistnienia wypadku drogowego. Jako główne obszary występowania usterek wskazano: ogumienie, układ hamulcowy oraz zawieszenie pojazdu.

Stan techniczny pojazdów

Istotnym elementem poprawiającym stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach publicznych jest system urzędowych badań technicznych pojazdów. W wyniku przeprowadzanych regularnie badań technicznych powinny zostać wycofywane z ruchu pojazdy niesprawne, zagrażające zarówno bezpieczeństwu w ruchu drogowym, jak i zanieczyszczające środowisko (m.in. niespełnienie norm czystości spalin, wycieki płynów eksploatacyjnych). Niestety nie zawsze urzędowe badania techniczne w Polsce przeprowadzane są zgodnie z obowiązującymi przepisami na co wskazała Najwyższa Izba Kontroli w swoim raporcie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego z 2014 roku. W tym miejscu warto wspomnieć, że obecnie trwają konsultacje społeczne dot. zmian ustawy „Prawo o ruchu drogowym" wprowadzające szereg zmian mających wpływ na obszar badań technicznych. Z urzędowych badań technicznych przeprowadzonych przez wiodącą organizację zajmującą się badaniami technicznymi w Niemczech wynika, iż stan techniczny pojazdu istotnie zależy od jego okresu eksploatacji (wieku pojazdu). I tak w 85 proc. pojazdów do 3 lat nie stwierdzono żadnych usterek, natomiast dla pojazdów w okresie eksploatacji 4-5 lat ten odsetek wynosił 71 proc., a w grupie aut 9-letnich już tylko 33 proc. badanych pojazdów nie miało istotnych usterek, a wiec takich, które nie zagrażają bezpieczeństwu w ruchu drogowym i środowisku naturalnemu.

Wyeliminować sytuacje potencjalnie niebezpieczne

W tym miejscu warto wspomnieć, iż średnia wieku pojazdu w Polsce to kilkanaście lat, podczas gdy w Niemczech wynosi on 9 lat. Istotny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym pojazdu, oprócz jego stanu technicznego, odgrywa jego konstrukcja, a postęp techniczny w tym zakresie odegrał istotną rolę w zmniejszeniu się liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Wprowadzenie obowiązkowego wyposażenia nowo wyprodukowanych pojazdów w systemy bezpieczeństwa czynnego (ABS, ESP) oraz biernego (pasy bezpieczeństwa, poduszki gazowe) miało istotny wpływ na zmniejszenie się zakresu obrażeń odniesionych przez kierowcę i pasażerów w wypadkach. Systemy wspierające kierowcę podczas jazdy (np. asystent zmiany pasa, moduły wykrywania pieszych i przeszkód, systemy automatycznie wyhamowujące pojazd, etc.) przyczyniają się jednoznacznie do eliminowania sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Dane z urzędowych badań technicznych pojazdów, prób zderzeniowych, jak również analizy rzeczywistych wypadków drogowych umożliwiają podejmowanie skutecznych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Mając na uwadze postęp techniczny w zakresie systemów wspomagających kierowcę, jak również dynamiczny rozwój pojazdów autonomicznych, stan techniczny pojazdów w aspekcie wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym w coraz większym stopniu będzie zależeć od technologii informatycznych. Stąd też pilnego uregulowania wymagają kwestie związane z bezpieczeństwem danych oraz nadzorem nad weryfikacją/aktualizacją oprogramowania instalowanego w pojazdach.

Certyfikacja wyrobów motoryzacyjnych

Mówiąc o jakości motoryzacyjnych części zamiennych należy uwypuklić aspekt bezpieczeństwa pojazdów, w których części te zostały zamontowane. Polski park samochodowy systematycznie rośnie, zmienia się również jego struktura – różnorodność marek, modeli i wariantów jest coraz większa a w związku z tym liczba produkowanych części zamiennych (nawet uwzględniając postęp unifikacji w ramach lub pomiędzy koncernami) również gwałtownie rośnie.

Prof. nzw. dr hab. inż.
Marcin **Ślęzak**

dyrektor
Instytutu Transportu Samochodowego

Wielu kierowców zadaje sobie pytanie, planując naprawę serwisową, którą część wybrać? To fundamentalne pytanie, zwłaszcza gdy odniesiemy je do przyczyn konkretnych wypadków drogowych. Czy winę za zdarzenie ponosi kierowca, pieszy, a może warunki drogowe, infrastruktura lub stan techniczny pojazdu? Tymczasem z badań światowych wynika, że stan techniczny pojazdu jako jedyna przyczyna zdarzenia drogowego występuje w ok. 2 proc. wypadków!

Eksperyment na częściach zamiennych

Problem pogłębia fakt, że wymagania wobec części (których poprawne działanie bezpośrednio jest związane z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego) nie są określone w dokumentach normatywnych UE (regulaminach ONZ, dyrektywach WE dotyczących homologacji). W rezultacie na polski rynek trafiają wyroby bez zapewnionego standardu kontroli ich jakości. Kwestia jakości części zamiennych dotyczy także Polski. Do 2004 r. stosowne przepisy chroniły klientów przed nabywaniem wyrobów niepewnej jakości, zwłaszcza części mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu i ochronę środowiska. Podzespoły musiały posiadać znak bezpieczeństwa „B", ale wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej przepisy te przestały obowiązywać, a obecnie znak „B" może być stosowany jedynie na zasadach dobrowolności. Co ta dobrowolność oznacza? Tylko tyle, że liczba badanych części zmalała o ponad 90 proc. Taki stan rzeczy stoi także w opozycji do interesów polskich producentów i użytkowników, ponieważ nieskrępowany napływ tanich motoryzacyjnych części zamiennych, głównie ze wschodnich rynków oznacza w wielu przypadkach wyrób o bardzo niskiej jakości.

Kompleksowa ocena

Potwierdziły to wyniki badań przeprowadzonych w Instytucie Transportu Samochodowego, których celem była m.in. ocena jakości części, podzespołów i płynów eksploatacyjnych, określanych jako „porównywalnej jakości" i „zamienników", znajdujących się w sprzedaży na polskim rynku. Części zakupione przez ITS w sklepach i hurtowniach krajowych dystrybutorów części motoryzacyjnych poddano badaniom na zgodność z wymaganiami odpowiednich warunków technicznych, które w systemie certyfikacji wyrobów (przed 2004 r.) stanowiły w Polsce podstawę oceny części na znak bezpieczeństwa „B". Przeprowadzenie badań w takim zakresie pozwoliło na stwierdzenie nie tylko wad widocznych „okiem nieuzbrojonym", ale także na kompleksową ocenę części, podzespołów i płynów eksploatacyjnych z uwagi na ich wykonanie (zastosowane materiały i technologie) oraz właściwości użytkowe. Na podstawie analizy uzyskanych wyników stwierdzono, że ilość znajdujących się w handlu (stan na zakończenie projektu – 2011 r.) części samochodowych oraz różnego rodzaju płynów eksploatacyjnych, w tym hamulcowych, których jakość zagraża w sposób bezpośredni bezpieczeństwu użytkowania pojazdów, wynosi ok. 50 proc.-70 proc. w zależności od grupy asortymentowej.

Zamienne niekoniecznie dobre

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczące zastosowanych materiałów oraz jakości wykonania części zamiennych, a także niewłaściwych receptur płynów eksploatacyjnych, są odzwierciedleniem działań producentów związanych z dążeniem do osiągnięcia jak największego zysku poprzez drastyczne obniżanie kosztów produkcji, co bezpośrednio odbija się negatywnie na jakości produkowanych części i płynów. Producenci „oszczędzają" poprzez:

- stosowanie tańszych, nie spełniających wymagań materiałów,
- upraszczanie procesów technologicznych,
- upraszczanie lub wręcz pomijanie kontroli jakości na kolejnych etapach procesu produkcyjnego oraz kontroli końcowej.

Działania te powodują, że gotowe wyroby po zastosowaniu w pojeździe stanowią realne zagrożenie dla zdrowia i życia wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dlatego newralgiczne części zamienne i elementy wyposażenia pojazdów powinny być badane i oceniane przez niezależne, obiektywne podmioty. Tworząc taki system należy włączyć do niego obecnie już funkcjonujące mechanizmy oceny zgodności wyrobów. Wykonywanie badań przez laboratoria akredytowane w ramach krajowych systemów akredytacji pozwala na wykorzystanie działających procedur nadzoru nad prawidłowością prowadzenia badań. To samo dotyczy podmiotów udzielających certyfikacji na wyrób w oparciu m.in. o przeprowadzone badania. Wiarygodności takich ocen sprzyja również rozdzielenie procesu badań i procesu oceny wyrobów. System powinien także chronić producentów i dystrybutorów części wysokiej jakości przed nieuczciwą konkurencją. Z drugiej strony powinien być na tyle subtelny, aby nie zaburzyć konkurencyjności i nie sprzyjać monopolizacji rynku. Producent/importer części powinien odpowiadać za jej jakość, a klient powinien mieć możliwość stosunkowo łatwego dochodzenia swoich praw.