



Homologacje i kolejne wyzwania dla branży

Bogumił Papierniok
Alfred Franke

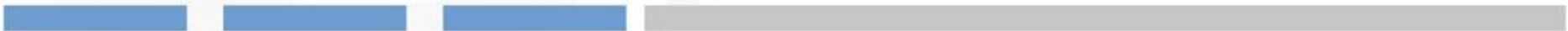
Warszawa 22.11.2012



Zagadnienia dotyczące branży motoryzacyjnej są specyficzne i skomplikowane



Bez wieloletniego doświadczenia osób działających aktywnie w branży praktycznie niemożliwe jest stworzenie właściwych przepisów dotyczących motoryzacji





**Przedstawiciele Ministerstwa
Transportu, Budownictwa i Gospodarki
Morskiej poświęcili wiele godzin
na wysłuchanie argumentów strony
społecznej**



**Posłowie i senatorowie z dużą uwagą
pochylili się nad rynkiem
motoryzacyjnym, aby jak najlepiej
uchwycić specyfikę naszej branży**

**Dzięki zaangażowaniu stron w znacznym stopniu dostosowano projekt
nowelizacji ustawy do zapisów unijnej dyrektywy 2007/46/WE**



Skrócona ścieżka legislacyjna ustawy



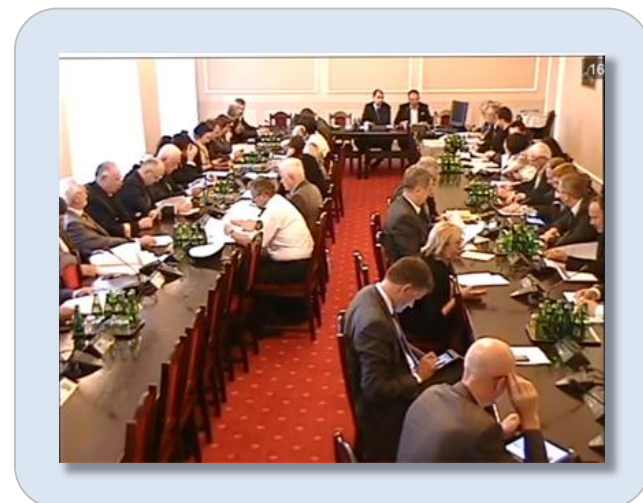


Zaangażowanie posłów i przedstawicieli Ministerstwa w prace nad projektem ustawy



Kilkadziesiąt godzin bezpośredniej dyskusji z parlamentarzystami

- 4 posiedzenia Komisji Infrastruktury
- 5 posiedzeń podkomisji nadzwyczajnej
- 24 interpelacje złożone przez posłów
- 1 posiedzenie Komisji Senackiej
- do projektu ustawy wprowadzono ponad 100 poprawek





Najważniejsze uwzględnione poprawki

definicja typu części (art.1 pkt.3, 75)

typ przedmiotu wyposażenia lub części – oznaczenie przedmiotów wyposażenia lub części, spełniających tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub ochronę środowiska, jeżeli wymagania określone w przepisach UE dotyczących badań homologacyjnych lub regulaminy EKG ONZ nie stanowią inaczej;

Brak definicji typu części mógł skutkować obowiązkiem homologacji każdej referencji z oferty producentów części motoryzacyjnych.



Najważniejsze uwzględnione poprawki

definicja części oryginalnej (artykuł 70a)

Ilekcioć w rozdziale jest mowa o

1) oryginalnym przedmiocie wyposażenia lub części - rozumie się przez to przedmiot wyposażenia lub część, które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojazdów dla produkcji przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu, którego to dotyczy oraz przedmiot wyposażenia lub część, które wyprodukowano na tej samej linii produkcyjnej; obejmuje to również przedmiot wyposażenia lub część, dla których ich producent zaświadczy, że ten przedmiot wyposażenia lub część odpowiadają jakością przedmiotowi wyposażenia lub części, używanym do montażu pojazdu, którego to dotyczy i zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi producenta pojazdu;

Komentarz zbędny



Najważniejsze uwzględnione poprawki

Wycofanie produktu z obrotu (art.70g ust.7)

Podmiot, który wprowadzi do obrotu przedmiot wyposażenia lub część wbrew zakazowi określonemu w ust. 6, jest obowiązany na swój koszt:

- 1) podać do publicznej wiadomości w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim lub w miejscach wprowadzenia do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części objęte obowiązkiem wycofania z obrotu, informację o przedmiotach wyposażenia lub częściach objętych obowiązkiem wycofania z obrotu wraz z terminem ich wycofania, który nie powinien być krótszy niż 3 miesiące oraz nie dłuższy niż 12 miesięcy, mając na uwadze czas niezbędny do prawidłowego zrealizowania obowiązków wynikających z przepisów niniejszej ustawy;*
- 2) wycofać z obrotu przedmiot wyposażenia lub część, zgodnie z żądaniem, o którym mowa w ust. 9.*

**Obowiązek niszczenia części nieposiadających świadectwa homologacji,
a wprowadzonych do obrotu nie był koniecznością, gdyż kary
za wprowadzenie takiego produktu są wystarczająco odstraszające**



Najważniejsze uwzględnione poprawki

produkcja i eksport poza granice Unii Europejskiej (art. 70zz oraz art.70zg)

Przepisów rozdziałów 1a–1c nie stosuje się do:

2) nowego pojazdu oraz nowego przedmiotu wyposażenia lub części, nieprzeznaczonych do wprowadzenia do obrotu, a krótkotrwale składowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej między operacjami transportowymi – pod warunkiem okazania na żądanie właściwego organu kontroli dokumentów potwierdzających odbiorcę i miejsce docelowego odbioru nowego pojazdu oraz nowego przedmiotu wyposażenia lub części

Dla producentów części motoryzacyjnych działających w Polsce eksport stanowi blisko 50% wartości obrotu. W tym bilansie coraz większą szansę na wzrost ma produkcja części na rynki poza unijne. Dlatego też istotne było, aby umożliwić polskim producentom produkcję na rynki poza unijne części nieposiadających świadectwa homologacji.



Najważniejsze uwzględnione poprawki

**równe traktowanie podmiotów działających w motoryzacji
IAM i VM
(artykuł 70d ust.6 pkt.2 b)**

**Obecne zapisy sprawiły, że producenci samochodów będą traktowani
na równi z niezależnymi producentami części samochodowych
w kwestii obowiązku homologacji linii ekonomicznych takich jak
np. Motrio**

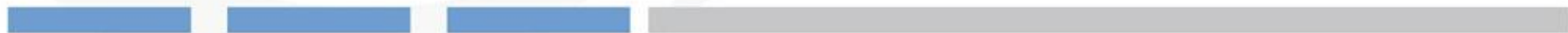




Wypracowany kształt ustawy to sukces wielu osób



**Serdecznie dziękujemy
wszystkim zaangażowanym
w proces legislacyjny**



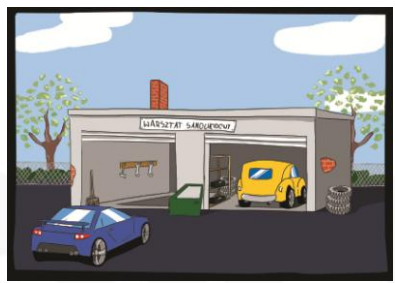


Kolejne wyzwania dla branży:



- Ecall / Telematyka

- Efektywna kontrola stanu technicznego pojazdów



- CEN standaryzacja dostępu do RMI
Forum Bezpieczeństwa

