



MINISTER
PRZEDSIĘBIORCZOŚCI
I TECHNOLOGII

Warszawa, 27 września 2019

września 2019 r.

DIN-III.054.22.2019

**Pani
Elżbieta Witek
Marszałek
Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowna Pani Marszałek,

Odpowiadając na przekazaną przy piśmie z dnia 10 września 2018 r. interpelację nr 33564 Panów Posłów Jerzego Gosiewskiego, Adama Oldakowskiego oraz Krzysztofa Maciejewskiego w sprawie jakości części zamiennych do samochodów wykorzystywanych w procesie likwidacji szkód z komunikacyjnego ubezpieczenia OC, poniżej przedstawiam informację, która może być przydatna do prowadzonych przez Panów Posłów analiz ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Chłonność polskiego rynku samochodów osobowych i lekkich dostawczych kształtuje się na poziomie ok. 1,4 mln samochodów rocznie, w tym do 600 tys. samochodów nowych oraz ok. 800 tys. do 1,0 mln importowanych samochodów używanych. Podobne, relacje utrzymują się także w grupie samochodów użytkowych (samochody ciężarowe o dmc powyżej 3,5 t i autobusy). Więcej rejestrowanych jest samochodów używanych niż nowych.

Głównym czynnikiem kształtującym taką strukturę rynku jest dostępność cenowa. Kupowane są samochody tanie, zapewniające odpowiednią użyteczność. Warunek ten spełniają importowane samochody używane. Ok. 50% z nich to samochody starsze niż 10 lat, często powypadkowe i popowodziowe, które „nie wnoszą” na polskie drogi ani najnowszych technologii, ani odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zły stan techniczny pojazdów jest istotną przyczyną licznych wypadków drogowych.

Polska jest zagłębiem produkcji komponentów motoryzacyjnych. Jednakże w zdecydowanej większości komponenty te przeznaczone są do pierwszego montażu pojazdów na taśmach produkcyjnych zarówno w kraju, jak i poza naszymi granicami. Zdecydowana większość produkowanych w Polsce części nie należy

Dokument podpisany elektronicznie przez: Marek Niedużak

Data podpisu: 27 września 2019

do grupy produktów służących do napraw powypadkowych. Zgodnie z informacjami otrzymanymi ze Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), udział części do napraw powypadkowych produkowanych w Polsce według klasyfikacji wskazanej w interpelacji jest znikomy. Cały rynek części i napraw ma wartość ok. 32 mld zł, z czego sam rynek części stanowi blisko 50%, czyli 16 mld zł. Według danych European Federation of the Automotive Aftermarket Distributors (FIGIEFA) udział części do napraw powypadkowych to zaledwie 20% całego rynku części. Można zatem przyjąć, że w Polsce wynosi on obecnie 3,2 mld zł.

Należy przy tym podkreślić, że zewnętrzne części mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym (patrz: elementy konstrukcyjne, w tym drzwi) są produkowane wyłącznie przez producentów samochodów. Zewnętrzne części produkowane przez niezależnych producentów są oferowane dla samochodów starszych niż 5 lat i są to w większości części zwane *cosmetic parts* (czyli dosłownie: części kosmetyczne), które są w Polsce nazywane elementami poszycia zewnętrznego lub widocznymi częściami zewnętrznymi. Jak się wydaje, części te nie mają bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo, za wyjątkiem wyrobów zawierających szkło, które są objęte osobnymi regulaminami.

W naprawach powypadkowych niezależny rynek części motoryzacyjnych w Unii Europejskiej ma 8% udziału. W Polsce, ze względu na niską zamożność społeczeństwa, nowe części oznaczane IAM służące do napraw powypadkowych stanowią 15%, co daje wartość 480 mln zł. Oznacza to, że obrót nowymi częściami zamiennymi oznaczanymi literami:

Q - oryginalne części zamienne umieszczone w opakowaniach wytwórcy części (bez opakowań i znaków producenta pojazdu),

P - nieoryginalne części zamienne o porównywalnej jakości, objęte gwarancją ich producenta, który jednocześnie zaświadcza, że są one tej samej jakości co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów, których producent nie nadał statusu „polecanych”,

Z - inne części zamienne, których producent nie określa „jako części porównywalnej jakości”, służącymi do napraw powypadkowych stanowi ok. 3,1% całego rynku części i co ważne, są to części nie mające wpływu na bezpieczeństwo. Pozostała część, tj. ok. 2,7 mld zł to nowe części z logo producenta samochodu oznaczane literą O oraz części używane wymontowane z samochodów. Części używane wymontowane z samochodów mają znaczny udział, w szczególności w przypadku napraw pojazdów starszych niż 10 lat.

Poniższa tabela przedstawia wartościowy rozkład dwóch głównych grup asortymentowych wykorzystywanych do napraw powypadkowych w podziale na części Q, P oraz Z.

Klasyfikacja części IAM	Wartościowy udział IAM	Asortyment
Q	40%	Oświetlenie
P	60%	
Z	0%	

Q	25%	Elementy poszycia zewnętrznego i termiki
P	72%	
Z	3%	

Źródło: SDCM

Niski odsetek części oznaczonych jako Z spowodowany jest faktem, iż nie są one uznawane przez ubezpieczycieli do rozliczeń szkód komunikacyjnych. Z tego powodu w ostatnich latach zostały one prawie całkowicie wycofane z ofert dystrybutorów.

Zdaniem przedstawicieli sektora autoryzowanych stacji obsługi (ASO), korzystającego głównie z części zamiennych z logo producenta samochodu, na polski rynek trafiają duże liczby niskiej jakości części IAM produkowane w kraju, ale także z importu. Wg informacji SDCM, poziom reklamacji dot. części zewnętrznych pochodzących od niezależnych producentów, nie potwierdza tych opinii, co przedstawia poniższa tabela.

Rodzaj części	% reklamacji części o jakości Q	% reklamacji części o jakości P	% reklamacji części o jakości Z
Blacharka	BO*	0,50	BO*
Lusterka	0,15	0,27	BO*
Oświetlenie	0,25	0,40	BO*
Termika	0,10	0,30	BO*
Zderzaki	0,35	0,60	BO*

Źródło: SDCM

* BO - śladowe ilości w ofercie na rynku PL

Jak wspomniano powyżej, na bezpieczeństwo pojazdu wpływ mają głównie elementy konstrukcyjne, w tym drzwi, a elementy te są produkowane wyłącznie przez producentów samochodów. Elementy poszycia zewnętrznego, za wyjątkiem części zawierających szkło, nie mają wpływu na bezpieczeństwo, na co wskazują dotychczas przeprowadzane testy instytucji badawczych (Insurance Institute for Highway Safety). Ponadto, jak podaje Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT), naprawa samochodu w oparciu o części niezależnych producentów „*jest całkowicie skuteczna, poprawna technicznie i nie budząca obaw w zakresie bezpieczeństwa użytkowania, funkcjonalności oraz niezawodności naprawianego pojazdu*”. Jednocześnie dla części mających wpływ na bezpieczeństwo (np. szyby, lampy) istnieje rygorystyczny i szczelny system homologacji i certyfikacji części. Kwestie bezpieczeństwa i jakości produktów w branży motoryzacyjnej regulują liczne przepisy unijne.

Większość polskich firm specjalizujących się w produkcji zewnętrznych części blacharskich zmieniły profil działalności wychodząc z motoryzacji. Podobnie dzieje się w przypadku firm zajmujących się produkcją oświetlenia. Wśród rodzimych producentów są tylko nieliczne firmy specjalizujące się w produkcji lamp do segmentu ciężarowego. Trudno dziś określić ich udział w rynku, tym bardziej, że już wcześniej był on niewielki.

Warto też wspomnieć, że spora część części pochodzi a importu z krajów Dalekiego Wschodu. Niemniej zgodnie z opinią SDCM, przypisywanie złego wizerunku częściom tylko ze względu na kraj ich pochodzenia byłoby istotnym nadużyciem. Dowodem na to jest fakt, iż to sami producenci samochodów importują 80 razy więcej części z krajów taniej siły roboczej, niż niezależni producenci części motoryzacyjnych. Łącznie około 40% części sprzedawanych w krajach członkowskich Unii Europejskiej pochodzi z importu pozaunijnego realizowanego przez producentów pojazdów.

Jednocześnie, utrzymanie konkurencji w tym niszowym rynku jest niezwykle ważne. Przez dziesięć lat konsument wydaje na konserwację swojego samochodu i utrzymanie go w ruchu kwotę równą 100% jego pierwotnej ceny. Funkcjonowanie dwóch rynków części (OES, IAM) wraz z podaną poniżej klasyfikacją gwarantuje konsumentom swobodę wyboru oraz utrzymanie zdrowej konkurencji cenowej na rynku.

Użyte w niniejszej odpowiedzi na interpelację Panów Posłów pojęcia oznaczają:

IAM – niezależny rynek, obejmujący części oferowane na rynku aftermarketowym, dystrybutorów części motoryzacyjnych oraz przedsiębiorstwa świadczące usługi serwisowania i napraw pojazdów;

OES – segment autoryzowany, obejmujący części z logo producenta samochodu oferowane podczas napraw i serwisowania pojazdów w autoryzowanych stacjach obsługi (stacjach posiadających autoryzację producenta samochodu do wykonywania tego typu usług).

Wskazana i zdefiniowana w interpelacji, bardziej rozbudowana, klasyfikacja: O, Q, P, PC, PT, PJ, ZJ i Z została przyjęta w 2005 r. przez branżę w zakresie części zewnętrznych na potrzeby stworzenia jednolitego systemu informacji o jakości części zamiennych w trosce o bezpieczeństwo i utrzymanie zdrowej konkurencji. W nieco uproszczonej formie klasyfikacja części uwzględniająca części O, Q oraz P została również uwzględniona w wytycznych KNF z 2014 r. dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych. W wyniku tego, że została ona wprowadzona do wytycznych KNF, z rynku niemal całkowicie zniknęły części oznaczane jako Z. Unijne regulacje prawne znane powszechnie pod nazwą GVO (od Gruppen FreistellungsVerOrdnung) lub BER (od Block Exemption of Regulation) klasyfikują części na oryginalne i porównywalnej jakości, zgodnie z definicjami jak poniżej:

Oryginalne części lub wyposażenie – części lub wyposażenie, które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojazdów silnikowych dla produkcji części lub wyposażenia do montażu pojazdu silnikowego, którego to dotyczy. Obejmuje to części i wyposażenie, które wyprodukowano na tej samej linii produkcyjnej, na której produkowane są części, z których montowany jest pojazd. Zakłada się, że części są częściami oryginalnymi, jeśli ich producent zaświadczy, że części te odpowiadają jakością częściom używanym do montażu pojazdu silnikowego i zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi pojazdu silnikowego;

Części o porównywalnej jakości - to wyłącznie części zamienne wyprodukowane przez jakiegokolwiek przedsiębiorstwo zdolne w dowolnej chwili potwierdzić, że dane części odpowiadają jakości elementów, które są lub były wykorzystywane do montażu danych pojazdów silnikowych. Takie twierdzenie obarczone jest odpowiedzialnością cywilno-prawną.

Mam nadzieję, że przedstawione powyżej informacje okażą się Panom Posłom przydatne w Państwa pracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z wyrazami szacunku

z up. Ministra
Marek Niedużak
Podsekretarz Stanu
(podpisano elektronicznie)