

CUPRINS

- ☛ **Piața auto – statistică iulie**
- ☛ **Creditul pentru consum și piața auto în UE**
- ☛ **Diesel în România – succes ...**
- ☛ **ACEA și Design-ul industrial; proiect UE de modificare a legislației (pag.2)**
- ☛ **Conferințe și expoziții auto externe (pag.2)**

Echipele redactiei

Coordonator: Marius Tudor

Articole, stiri: Marius Carp, Iustin Stan

Tehnoredactare: Iustin Stan

Editare : © APIA®

☎ 211 5287

☎ 211 5255

✉ apia@apia.ro

Calendarul saloanelor auto acreditate de OICA 2004 - 2005

Hanovra	23 - 30 Septembrie
Paris	25 Sept. – 10 Oct.
Nitra	14-19 Octombrie
Tokyo	3 - 7 Noiembrie
Cairo	4 – 10 Decembrie

2005

Detroit	09 - 23 Ianuarie
Bruxelles	15 - 25 Ianuarie
Amsterdam	10 – 20 Februarie
Toronto	16 – 27 Februarie
Geneva	1 – 13 Martie
Belgrad	25 Martie - 3 Aprilie
Zagreb	5 – 10 Aprilie
Riga	19 – 24 Aprilie
Seoul	28 Aprilie – 8 Mai
Barcelona	14 – 22 Mai
Kiev	25 -29 Mai
Brno	4 – 9 Iunie
Frankfurt	13 – 25 Septembrie

PIAȚA AUTO TUREAZĂ MOTOARELE

Deși lună de concedii, iulie nu a temperat apetitul românilor pentru automobile noi. Piața a crescut în continuare cu peste 10% față de luna precedentă, ceea ce face ca totalul vânzărilor pe primele 7 luni ale anului să fie cu peste 30% mai mare decât în aceeași perioadă a anului trecut. Cele 96487 de autovehicule noi vândute până acum sunt mai multe decât totalul vânzărilor pe întreg anul 2001.

Pe ansamblu se poate spune că autoturismele au fost în mare măsură motorul creșterii pieței, cele peste 77000 de unități vândute reprezentând o creștere de 32,4%. Însă creșterea de 22% la autovehicule comerciale este o bună dovadă a creșterii economice, care solicită capacități sporite de transport.

Semnificativ este faptul că la autoturisme, cele din producția națională continuă să evolueze umăr la umăr cu cele din import, cu ritmuri de creștere aproape identice. Și nu trebuie uitat că acest trend se manifestă încă înainte de lansarea Daciei Logan. Cu o politică de prețuri agresivă Daewoo a putut înregistra o creștere de peste 40% față de anul trecut, dar și Dacia cu o creștere de aproape 30% a obținut un rezultat practic fără precedent în istoria sa și rămâne liderul detașat al pieței auto.

Între autoturismele din import, Renault și Skoda își păstrează primele poziții din topul vânzărilor pe care le dețineau și anul trecut. Pentru locurile 3 și 4 Peugeot (locul 3) a făcut rocada cu Volkswagen, dar lupta nu e decisă încă întrucât volumele de vânzări sunt apropiate. Creșterile cele mai mari de cotă de piață n-au fost însă înregistrate de lideri, ci de Fiat și Hyundai (locurile 7 și respectiv 9 în top), urmate de Seat, Peugeot sau Ford cu creșteri peste media pieței.

Urmare a excelentelor rezultate din prima parte a anului, APIA își reconfirmă prognoza pentru 2004, estimând un volum total al vânzărilor de peste 170.000 autovehicule noi.

Creditul pentru consum – spre o reglementare unică în UE

Comisia Europeană are în vedere emiterea unei directive pe acest subiect, aceasta urmând să armonizeze protecția consumatorilor în cazul creditului pentru consum *la un nivel maxim*, prin cumularea prevederilor în acest domeniu existente în toate țările membre.

Impactul se va resimți și în sectorul auto, unde creditul pentru consum este frecvent utilizat pentru finanțarea achiziționării de autovehicule. Se estimează că mai mult de 50% din vânzările către persoane fizice sunt finanțate prin credit, iar cel puțin jumătate din acestea sunt acordate de către băncile ori companiile de finanțare deținute de către producătorul autovehiculului sau de terțe părți.

Principalele aspecte ale proiectului de directivă UE care vor afecta în mod negativ actualele prevederi ale creditului de finanțare a achiziției de autovehicule sunt următoarele:

- a) dreptul de renunțare. Proiectul de directivă dă dreptul consumatorului să se retragă dintr-un contract de credit într-o perioadă de 14 zile (față de 7 câte sunt în prezent) de la primirea contractului. În acest caz, consumatorul poate returna vehiculul fără nici un cost.. Acest lucru reprezintă un risc serios pentru dealerii auto, deoarece acestea se depreciază semnificativ din momentul în care autovehiculul respectiv este vândut.

(continuare în pag.2)

(continuare din pag. 1)

Creditul pentru consum

- interzicerea așa-zisului credit de tip "balon", prin care consumatorul poate apela la același creditor pentru refinanțarea valorii reziduale și, în general, pentru orice plată finală a unui credit.
- interzicerea "negocierii" oricărui credit în afara locației în care se derulează afacerea respectivă, cu excepția cazului în care vizita are loc ca urmare a cerinței explice a consumatorului. Aceasta interdicție este disproporționată și superfluă, deoarece Directiva EC 85 / 577 privind vânzarea "la ușă" permite acest lucru, asigurând și protecția consumatorilor
- definiția generală a intermediarilor creditului și obligațiile impuse acestora, nu țin cont de particularitățile sectorului auto. Astfel, dealerii auto vor fi obligați să se înregistreze ca și intermediari, fapt ce le impune acestora diverse alte obligații care în mod tradițional sunt "rezervate" intermediarilor "puri" de credite (bănci, societăți de finanțare).

Pentru moment, aceasta este doar o propunere de directivă dar, cert este că unele dintre prevederi vor fi promulgate, deși există o opoziție la toate acestea, formulată de către Asociația Europeană a Constructorilor de Automobile.

DIESEL ÎN ROMÂNIA – SUCCES, DAR NU PENTRU TOȚI

După o dezvoltare practic explozivă în ultimii ani, ponderea motorizărilor Diesel a regresat în prima parte a acestui an. Nu trebuie înțeles că vânzările de autoturisme echipate cu motor diesel ar fi scăzut, ci doar că ele au crescut mai încet decât media pieții, astfel că ponderea în totalul vânzărilor de autoturisme a scăzut de la 24,6% în 2003 la 23,3%. Și între autoturismele din import ponderea a scăzut de la 57,3% la 52,2%. Există în continuare modele la care diesel-ul reprezintă peste 90% din vânzări (VW Passat, Skoda Octavia).

La modelul Solenza Diesel, singurul autoturism național cu astfel de motorizare, succesul pe piața românească se lasă așteptat, vânzările variantei pe motorină reprezentând numai 10% din total. Posibile explicații sunt suplimentul ridicat de preț (20% peste motorizarea pe benzină) și lipsa opțiunii aer condiționat, devenită aproape obligatorie între clienții români. Nu trebuie însă uitat că firmele de taximetre nu au fost seduse de motorizarea diesel, continuând să prefere varianta pe benzină convertită la GPL.

Interesant este că Solenza diesel are un apreciabil succes pe piețele de export, unde un exemplar din patru este echipat cu un astfel de motor.

☛ Manifestări externe

Central and Eastern European Refining and Petrochemicals – 7th Annual Roundtable (Praga, 18-20 octombrie)

**Conferința anuală a Sectorului auto
Prima ediție a premiilor anuale în Europa Centrală și de Est (Viena 19 -21 octombrie), (www.wbr.co.uk).**

ACEA ia poziție față de proiectul UE de abolire a protecției design-lui industrial pentru piesele de schimb

Asociația Constructorilor Europei de Automobile se pronunță împotriva propunerii Comisiei Europene de modificare a Directivei 98/71 privind protecția legală a design-lui industrial. Propunerea are la bază un studiu de impact, principala rațiune a acesteia fiind de a aduce importante beneficii la nivelul consumatorilor.

Din potrivă, conform ACEA, acest fapt nu se întâmplă, iar argumentele împotriva acestei modificări sunt atât de natură legislativă, dar mai ales în ceea ce privește obiectivul urmărit de către Comisie, producând un număr considerabil de efecte negative, astfel:

- Studiul prevede pierderi pentru producătorii de vehicule de cca. 1-2 mld. Euro anual. De asemenea, apreciază că principalii beneficiari ai propunerii vor fi producătorii de piese din afara spațiului European (deci până în 2007 și cei din România)
- Propunerea contravine unor reglementări comunitare precum:
 - Directiva de protecție a pietonilor în caz de accident, care obligă producătorii să proiecteze și să supună autovehiculele unor noi teste special gândite pentru a verifica dacă noile cerințe de siguranță sunt îndeplinite. Ori, în acest caz, și piesele de schimb neoriginale ar trebui să fie supuse aceluiași teste de impact ca și cele originale, deoarece acestea nu acționează izolat, ci interacționează între ele.
 - Directiva privind drepturile de proprietate intelectuală, recent adoptată de către UE și care întărește protecția drepturilor de proprietate intelectuală și industrială. Pentru producătorii de autovehicule, problemele legate de contrafacere reprezintă o preocupare importantă, în condițiile în care este recunoscut că mii de piese de schimb sunt contrafăcute, iar activitatea ca atare a crescut în mod dramatic.
- Va fi afectată competitivitatea industriei europene de autovehicule. Singurii beneficiari vor fi producătorii de piese din afara spațiului European, care astfel vor avea acces la noi piețe. De altfel, studiul de impact confirmă, că aceștia vor veni din țări precum Turcia, Taiwan, China, Brazilia și Argentina. În același timp, producătorii europeni se vor afla într-un dezavantaj competitiv față de concurenții lor din Japonia sau SUA, care pe piețele lor se bucură de reglementări mai favorabile.
- Va crea o competiție neloială din partea producătorilor de piese neoriginale care nu au costuri legate de lansarea noilor produse, dezvoltare, teste de siguranță, ori constituirea rețelei de distribuție sau obligația de a avea disponibilă întreaga gamă de piese până la 10 ani de la scoaterea din fabricație a autovehiculului.

Tinând cont de cele de mai sus, ACEA propune ca în loc de să fie abolite drepturile asupra design-lui industrial, UE să mențină sau, unde este necesar, să reintroducă protecția asupra acestuia pentru piese de schimb.