

RYNEK REGENERACJI CZĘŚCI

KWIECIEŃ
2025

Regeneracja części samochodowych to potencjalnie miliardowy rynek, który łączy opłacalność z ekologią. Rosnące koszty surowców, potrzeba ograniczania odpadów i zmiany konsumenckich priorytetów napędzają dynamiczny rozwój tej branży.

SPIIS TREŚCI

1 Rynek regeneracji części

2 Wielkość rynku regeneracji

3 Regeneracja fabryczna i warsztatowa

4 Części, które warto regenerować

5 Transport rdzeni a transport odpadów

6 Mobilizacja warsztatów samochodowych

7 Podsumowanie i wnioski



1 RYNEK REGENERACJI CZĘŚCI

Niejasne przepisy prawne oraz brak jednoznacznego statusu prawnego dla części używanych utrudniają działalność firm regenerujących, dystrybutorów oraz warsztatów motoryzacyjnych. Jednak pojawia się szansa na zmiany – nowe regulacje dotyczące między innymi pojazdów wycofanych z eksploatacji (ELVR) mogą w końcu uporządkować ten rynek i otworzyć nowe możliwości.

Czy Unia Europejska zdoła naprawić rynek części?

Co obecnie blokuje rozwój segmentu regeneracji części?

Niestety, mimo prób podejmowanych przez różne organizacje branżowe w Polsce, firmy zajmujące się regeneracją cały czas napotykają poważne problemy, a są to:

- **niejasne przepisy** -
wiele części nadal traktowanych jest jako odpady, mimo że mogą zostać przywrócone do pełnej sprawności,
- **dwuznaczna postawa polskich władz** -
brak jednoznacznego wsparcia dla firm zajmujących się regeneracją hamuje rozwój branży i powstrzymuje inwestycje w nowoczesne technologie,
- **problemy z logistyką i dostępnością rdzeni** -
bez odpowiedniego systemu zbiórki i transportu części regenerowanych, wiele wartościowych podzespołów trafia na złom zamiast ponownie trafić na rynek,
- **brak jednolitych standardów** -
brak klarownych regulacji powoduje, że procedury związane z regeneracją mogą różnić się w zależności od kraju, co utrudnia handel i dystrybucję,
- **konkurencja tanich nowych części** -
rynek zalewany jest nowymi, tanimi częściami z Azji, które często wypierają regenerowane produkty,
- **słabo rozwinięty system zbiórki rdzeni w Polsce** -
w przeciwieństwie do Niemiec, gdzie istnieje sprawnie działający system pozyskiwania części do regeneracji zarówno ze stacji demontażu pojazdów, jak i warsztatów, w Polsce ten model nadal nie funkcjonuje na taką skalę.



Czy Unia Europejska zdoła naprawić rynek części?

ELVR – szansa na przełom?

Mimo dobrych chęci nie udało się w Polsce uzdrowić tej destrukcyjnej dla firm sytuacji. Przynajmniej do dziś nie dotarła do nas informacja, że polskie władze zmieniły stanowisko w kwestii opisywanej w styczniu tego roku, a dotyczącej klasyfikacji rdzeni jako odpady. Zatem pozostaje wierzyć, że wspólnymi siłami międzynarodowych organizacji uda się osiągnąć konieczny cel.

Parlament Europejski pracuje nad rozporządzeniem ELVR, do którego wprowadzono ponad 200 poprawek. Może to wreszcie zmienić status prawny części przeznaczonych do regeneracji. Kluczowe zapisy tego dokumentu z punktu widzenia firm, których dotyczy temat regeneracji części obejmują:

- **jasne określenie statusu rdzeni części** - oznacza to, że części nie będą traktowane jako odpady, lecz jako surowce do dalszego użytku,
- **promowanie naprawialności pojazdów** - nowe regulacje mogą wspierać regenerację i ograniczać niepotrzebną utylizację sprawnych elementów,
- **wsparcie dla firm zajmujących się regeneracją** - harmonizacja przepisów w całej Unii Europejskiej pozwoli na uproszczenie procedur i ułatwienie obrotu częściami regenerowanymi.

Kto zabiega o zmiany w rozporządzeniu ELVR?

W walce o zmiany w przepisach kluczową rolę odgrywają międzynarodowe organizacje branżowe. Opinie w tej sprawie złożyło ponad **77 organizacji**, w tym m.in.: ACEA, ADPA, AVERE, CLEPA, FIA, FIGIEFA. O powadze problemu świadczy też fakt, że na liście zgłaszających uwagi znaleźli się bezpośrednio globalni producenci części tacy jak Bosch, Continental, Denso, ZF. Zapewne celem wielu organizacji i firm jest wsparcie rozwoju branży regeneracji oraz ochrona rynku europejskiego przed dominacją tanich zamienników z Azji.

“

„Obecnie potencjał rynku regeneracji (tylko w Polsce) wart jest miliardy złotych, a po zmianie regulacji prawnych na bardziej przyjazne temu środowisku może stanowić jeszcze bardziej istotny sektor gospodarki. Choć to nie tylko biznes, ale również element strategii ekologicznej, który przyczynia się do zmniejszenia liczby odpadów i lepszego wykorzystania zasobów” – uwypukla Alfred Franke Prezes Grupy MotoFocus.

Czy Unia Europejska zdoła naprawić rynek części?

Obecny etap procesu legislacyjnego

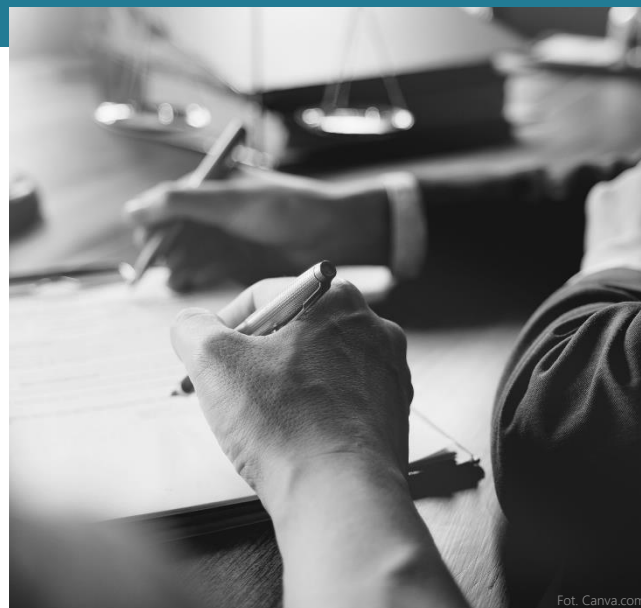
Rozporządzenie ELVR podlega szerokim konsultacjom w Parlamencie Europejskim. Dyskusje obejmują między innymi kwestie związane z klasyfikacją rdzeni części, możliwością ich transportu oraz uproszczeniem procedur związanych z ponownym wprowadzeniem ich na rynek. Prace legislacyjne mają na celu także eliminację biurokratycznych przeszkód, które do tej pory utrudniały firmom regenerującym części prowadzenie działalności.

Ważnym aspektem rozporządzenia jest także rosnąca rola recyklingu materiałów wykorzystywanych w regeneracji, co wpisuje się w szersze unijne strategie dotyczące gospodarki o obiegu zamkniętym. Dzięki nowym regulacjom zwiększy się nacisk na odzyskiwanie i ponowne wykorzystanie surowców takich jak stal, aluminium czy tworzywa sztuczne.

Regeneracja – biznes dla warsztatów i stacji demontażu pojazdów

Warsztaty motoryzacyjne oraz stacje demontażu pojazdów odgrywają kluczową rolę w procesie regeneracji części. To właśnie one są głównymi źródłami pozyskiwania rdzeni – elementów nadających się do ponownego wykorzystania po odpowiedniej obróbce.

Choć trzeba tu zaznaczyć, że jakość i stan rdzeni pochodzących z krajów zachodnich jest zdecydowanie lepszy niż tych z Polski.



“

„Niestety, w Polsce system zbiórki tych części nie jest jeszcze rozwinięty na taką skalę jak w Niemczech, gdzie istnieją dobrze funkcjonujące sieci odzysku. Usprawnienie procesu przekazywania części do regeneracji przez warsztaty i punkty demontażu mogłoby znacząco zwiększyć dostępność rdzeni, a tym samym wesprzeć rozwój branży regeneracji oraz zmniejszyć ilość odpadów motoryzacyjnych. Warunkiem jednak dla powstawania dobrze prosperujących firm, zajmujących się profesjonalną zbiórką rdzeni jest utworzenie regulacji prawnych sprzyjających takim inwestycjom”

– dodaje Franke

2 WIELKOŚĆ RYNKU REGENERACJI

DLA WYBRANYCH GRUP PRODUKTÓW

Obliczenie wartości rynku w poszczególnych grupach towarowych nie jest łatwym wyzwaniem, dlatego tak rzadko można trafić na wiarygodne analizy. Oczywiście, są grupy towarowe, dla których obliczenie potencjału jest łatwiejsze, ale w większości są takie, które wymagają głębszych obliczeń i precyzyjnej wiedzy o strukturze parku samochodowego.

Niby nisza rynkowa, a warta miliardy złotych

Prostym przykładem obliczeń będzie grupa części występujących po jednej sztuce w każdym samochodzie i to bez względu na jego wiek, markę, model czy też wersję.

Nieco trudniejsze wyzwanie to obliczenie potencjału dla produktów, które w przeszłości nie były stosowane w samochodach, bo to wymaga wiedzy o strukturze wiekowej samochodów, a jeszcze trudniejsze gdy okazuje się, że produkt był montowany w zależności od rodzaju napędu/silnika (benzyna, diesel) i do tego zyskiwał na popularności w długiej perspektywie czasowej.



Przykład analizy potencjału rynku – turbosprężarki

Lata
80

Turbosprężarki zaczęły się upowszechniać w autach osobowych, głównie w silnikach wysokoprężnych (Diesel). Przykładem jest Mercedes-Benz 300SD (1978), który był jednym z pierwszych seryjnie produkowanych diesli z turbosprężarką..

Lata
90

Gwałtowny wzrost popularności turbosprężarek, szczególnie w samochodach z silnikami Diesla, takich jak Volkswagen Golf TDI (1991). Takie samochody również mogą być w Polsce i jeździć po naszych drogach.

XXI
wiek

Masowe stosowanie turbosprężarek zarówno w silnikach benzynowych, jak i wysokoprężnych. Wynikało to z norm emisji spalin i konieczności zmniejszania pojemności silników przy jednoczesnym zachowaniu ich mocy.

Dziś niemal każdy nowy samochód, zwłaszcza z silnikiem wysokoprężnym, jest wyposażony w turbosprężarkę. Współczesne silniki benzynowe także coraz częściej korzystają z turbodoładowania, by poprawić wydajność i zmniejszyć zużycie paliwa.

Niby nisza rynkowa, a warta miliardy złotych

Upowszechnienie turbosprężarek w zależności od rodzaju napędu silnika:

W silnikach Diesla:

- Od 1990 roku ok. 10% diesli miało turbosprężarki
- Od 2000 roku ok. 50% diesli miało turbosprężarki
- Od 2010 roku niemal 100% diesli ma turbosprężarki

W silnikach benzynowych:

- Przed 2000 rokiem turbosprężarki były rzadkością (około 5%)
- Od 2000 roku ok. 10% benzynowych miało turbosprężarki
- Od 2010 roku popularność wzrosła do 40%
- Od 2015 roku już 80% nowych benzynowych ma turbosprężarki



Jak poprawnie oszacować potencjał rynku regeneracji?

Odpowiedź na to pytanie przedstawia
Alfred Franke Prezes Grupy Motofocus

„Biorąc się za wyliczanie wartości rynku należy uwzględnić: strukturę wiekową pojazdów dla każdego z segmentów osobno (segment osobowy, dostawczy i ciężarowy). Ponadto, trzeba uwzględnić średni roczny przebieg, strukturę parku samochodowego ze względu na rodzaj napędu (silnika) i oczywiście trwałość części wyrażoną w kilometrach użytkowania samochodu. Na to wszystko należy nałożyć średnie ceny części, ceny rdzeni i to dla poszczególnych segmentów parku samochodowego, bo tu różnice są dość znaczne.”

Wynik – wartość potencjalnego rynku turbosprężarek w Polsce

1 mld zł

wartość potencjalnego rynku
turbosprężarek w Polsce

> 300 mln zł

wartość rdzeni w skali roku

POTENCJAŁ RYNKU DLA CZĘŚCI REGENEROWANYCH

7,0 mld zł

wartość rynku *

1,8 mld zł

wartość rdzeni **

* Wartość potencjalnego rynku w Polsce dla najbardziej popularnych produktów do regeneracji takich jak: alternatory, rozruszniki, pompy wtryskowe, wtryskiwacze, turbosprężarki, przekładnie kierownicze, pompy wspomagania kierownicy, kompresory klimatyzacji, zaciski hamulcowe, półosie napędowe

** Wartość rdzeni dla potencjalnego rynku

Zacisk hamulca tarczowego

1 300 000 000 zł

Alternator i rozrusznik

1 100 000 000 zł

Turbosprężarka

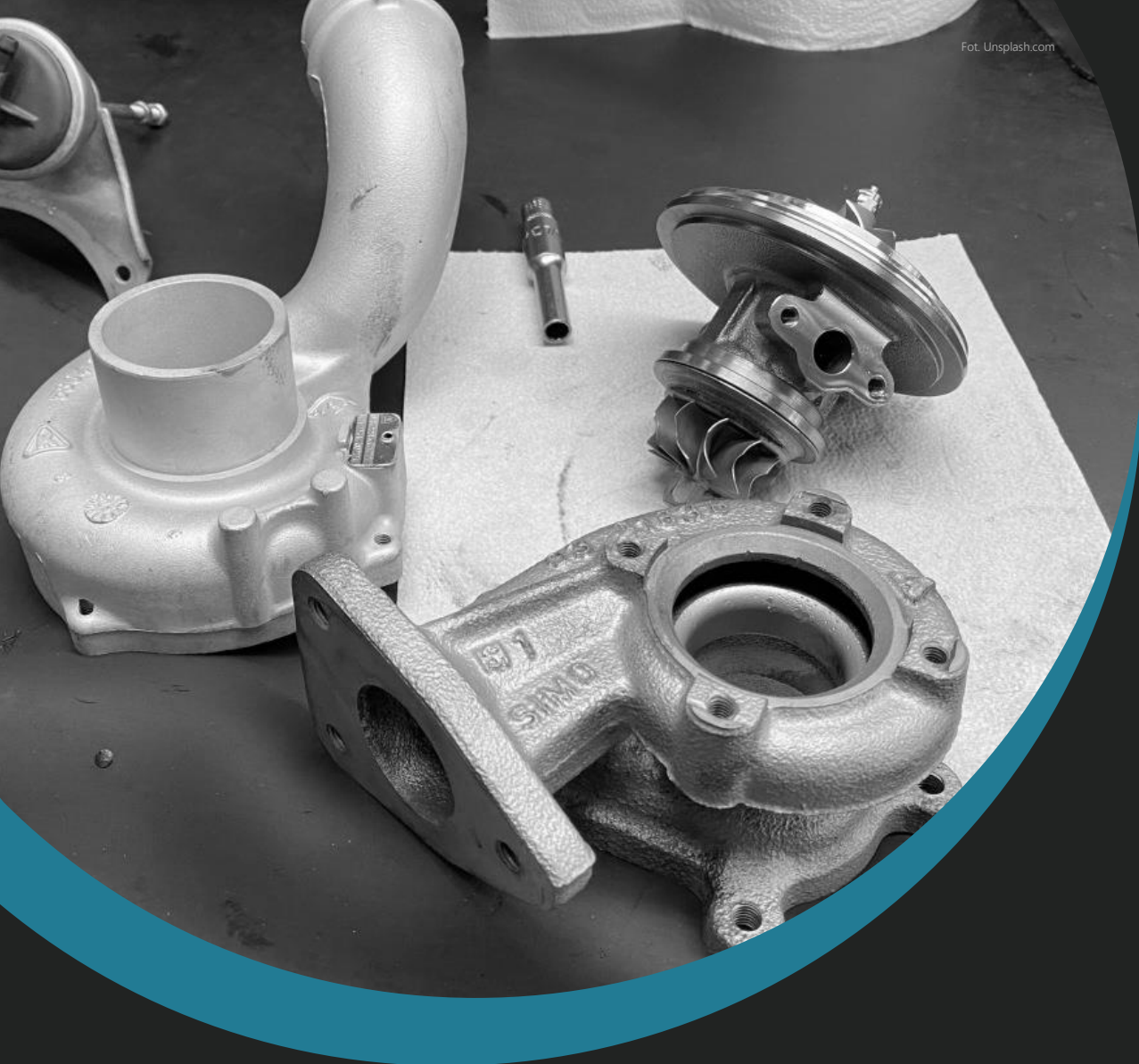
1 000 000 000 zł

Przekładnia kierownicza
ze wspomaganiem

750 000 000 zł

Pompa wtryskowa

625 000 000 zł



3 REGENERACJA FABRYCZNA I WARSZTATOWA

W środowisku warsztatowym pojęcie „regeneracja” bywa używane w różny sposób – czasem oznacza po prostu naprawę części, a czasem wymianę podstawowych elementów eksploatacyjnych. Jednak w przypadku regeneracji fabrycznej (remanufacturing), mamy do czynienia z przemysłowym procesem odtworzenia zużytej części do stanu technicznego i użytkowego identycznego – lub przewyższającego – z nowym produktem. To nie naprawa czy doraźne usprawnienie, lecz złożony i ściśle kontrolowany cykl technologiczny, który odbywa się na specjalistycznych liniach produkcyjnych.

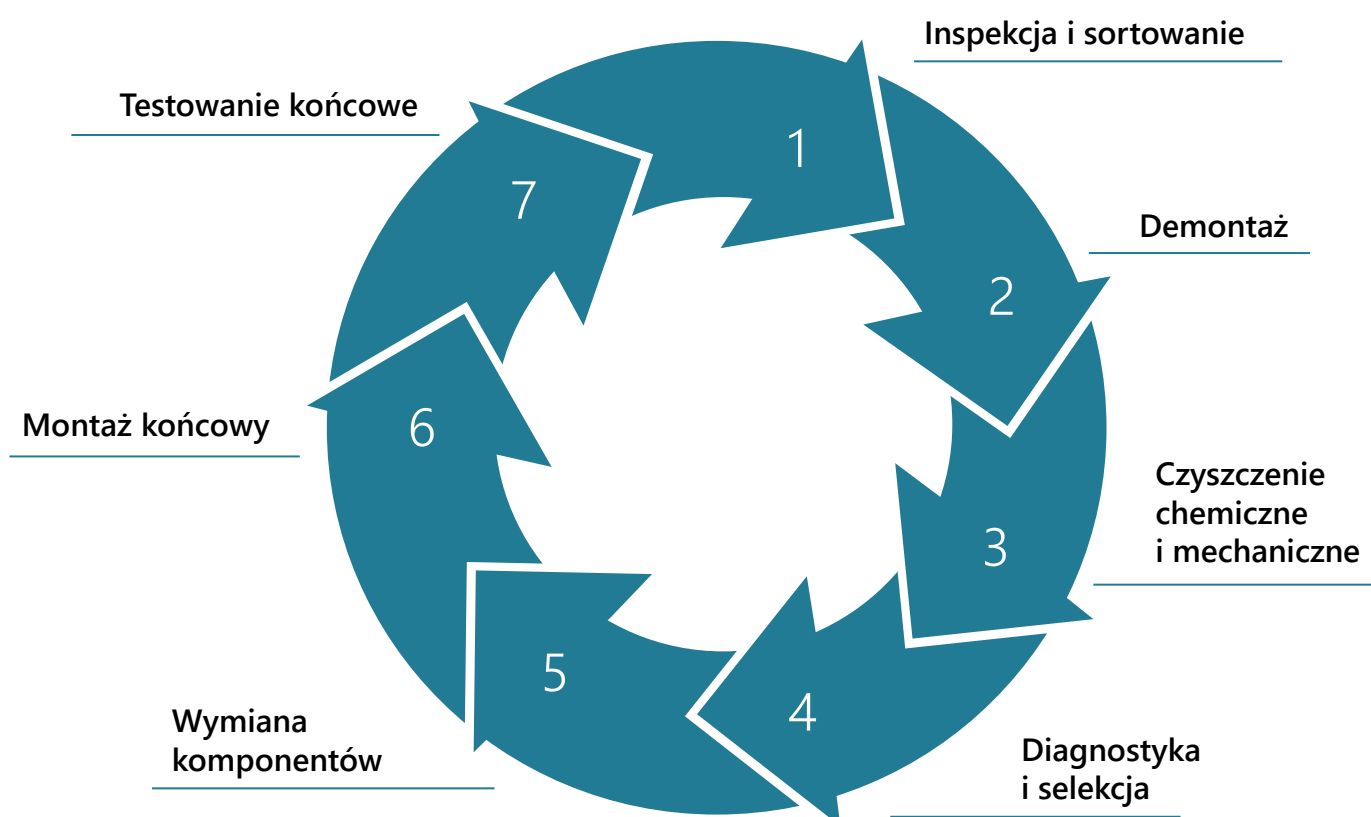
Czym jest regeneracja fabryczna i czym różni się od potocznie rozumianej indywidualnej regeneracji części na zamówienie ostatecznego użytkownika?

Regeneracja fabryczna – proces i standardy przemysłowe

Fabryczna regeneracja nie polega na kosmetycznej poprawie działania – to pełnowartościowa odbudowa techniczna, przeprowadzana przez wyspecjalizowane fabryki, czasem nawet należące do producentów pierwszomontażowych części (OEM) lub działających na ich zlecenie. Jest to gałąź branży, która warta jest miliardy złotych!

Proces remanufacturingu składa się z kilku ściśle ustandaryzowanych etapów, poprzedzony jest trudnym procesem zbierania części (rdzeni):

Regeneracja fabryczna to w praktyce pełnowartościowa produkcja części zamiennych, oparta na rdzeniu używanym wcześniej. Standardy jakości są na tyle wysokie, że wielu producentów oferuje na takie części gwarancję często dłuższą niż na nowe.



Czym jest regeneracja fabryczna i czym różni się od potocznie rozumianej indywidualnej regeneracji części na zamówienie ostatecznego użytkownika?

Etapy procesu remanufacturingu

1

Inspekcja i sortowanie

Wszystko zaczyna się od kontroli wejściowej. Części (tzw. rdzenie) dostarczane do zakładu poddawane są wstępnej inspekcji, mającej na celu ocenę ich przydatności do regeneracji. Od razu odrzucane są elementy pęknięte, nadmiernie skorodowane lub mechanicznie zdeformowane poza dopuszczalne normy.

2

Demontaż

Następnie produkt jest całkowicie rozbierany na części pierwsze. Ten etap nie różni się wiele od procedur znanych z warsztatów – z tą różnicą, że odbywa się seryjnie, często z wykorzystaniem specjalistycznych stanowisk i narzędzi.

3

Czyszczenie chemiczne i mechaniczne

Każdy element przechodzi gruntowne czyszczenie – używane są do tego np. myjki ultradźwiękowe, piaskowanie lub szkiełkowanie czy środki chemiczne. Usunięcie wszystkich pozostałości eksploatacyjnych to warunek dalszego przetwarzania.

4

Diagnostyka elementów i ich selekcja

Po oczyszczeniu wszystkie części są ponownie oceniane pod kątem wymiarowym, materiałowym oraz wytrzymałościowym. Korzysta się tu z urządzeń metrologicznych, twardościomierzy, testerów nieniszczących (np. penetracyjnych lub magnetycznych). Elementy niespełniające specyfikacji są złomowane lub odsyłane do recyklingu.

5

Wymiana komponentów eksploatacyjnych

Łożyska, uszczelnienia, tuleje, sprężyny i inne elementy ulegające naturalnemu zużyciu – są obligatoryjnie wymieniane na nowe. Z reguły korzysta się z części najwyższej jakości, a co najmniej o identycznych parametrach materiałowych jakie były zastosowane w produkcji.

6

Montaż końcowy

Po regeneracji części są składane w produkt finalny. Proces ten odbywa się zgodnie ze standardami jakości tożsamymi z tymi, które stawiane są produktom nowym.

7

Testowanie końcowe

Każdy zregenerowany komponent przechodzi testy funkcjonalne. W przypadku turbosprężarek – testy wyważenia i szczelności. Wtryskiwacze – testy rozpylania, wydajności i ciśnień otwarcia. Przekładnie – testy oporów i luzów. Wszystko zgodnie z procedurami fabrycznymi.

Czym jest regeneracja fabryczna i czym różni się od potocznie rozumianej indywidualnej regeneracji części na zamówienie ostatecznego użytkownika?

Regeneracja warsztatowa – co ją różni?

Regeneracja wykonywana lokalnie, w warsztacie, rzadko kiedy spełnia normy przemysłowe. W praktyce często sprowadza się do:

- wymiany łożysk i uszczelek (np. w alternatorach i rozrusznikach),
- czyszczenia i montażu z zachowaniem „zdroworozsądkowych” tolerancji.

Niektóre z tych procesów mogą być wykonane profesjonalnie i z zachowaniem dobrej praktyki technicznej – zwłaszcza przez doświadczonych rzemieślników. Jednak bez dostępu do pełnej dokumentacji technicznej producenta, trudno mówić o identycznej jakości, co w regeneracji fabrycznej. Brakuje też możliwości przeprowadzenia testów wytrzymałościowych czy diagnostyki strukturalnej.

Dla klienta różnica może oznaczać krótszą trwałość, nieco inne parametry pracy (np. inna charakterystyka działania pompy czy turbosprężarki), a także większe ryzyko reklamacji.

Regeneracja a zrównoważony rozwój i prawo unijne

W czasach, gdy branża motoryzacyjna znajduje się pod coraz silniejszą presją ograniczania emisji i odpadów, regeneracja fabryczna zyskuje nowe znaczenie. Wpisuje się w założenia gospodarki o obiegu zamkniętym, czyli systemu, w którym zasoby są możliwie długo utrzymywane w użyciu. Zamiast utylizować część i wytwarzać nową, zakład regenerujący zużywa znacznie mniej surowców i energii, a jednocześnie pozwala klientowi końcowemu uzyskać część tożsamą z nową, często za niższą cenę. Coraz więcej firm wprowadza programy odbioru zużytych części od warsztatów – zarówno dla produktów elektronicznych, jak i mechanicznych.

W niektórych krajach Europy Zachodniej korzystanie z części regenerowanych jest już promowane przez ubezpieczycieli i instytucje nadzoru środowiskowego. Można spodziewać się, że podobne podejście będzie się upowszechniać również w Polsce.



Fot. Bosch

Czym jest regeneracja fabryczna i czym różni się od potocznie rozumianej indywidualnej regeneracji części na zamówienie ostatecznego użytkownika?

Ograniczenia prawne w transporcie rdzeni – wyzwanie dla zakładów regeneracyjnych

Mimo że regeneracja fabryczna z technicznego i środowiskowego punktu widzenia ma wiele zalet, firmy zajmujące się tym procesem napotykać na poważne przeszkody prawne – zwłaszcza w zakresie międzynarodowego transportu rdzeni. W świetle przepisów unijnych i krajowych, zużyte części kwalifikowane jako rdzenie (np. turbosprężarki, pompy, zaciski hamulcowe) mogą zostać uznane za odpady, jeśli nie zostaną odpowiednio przygotowane do transportu i udokumentowane.

W praktyce oznacza to, że przywożenie rdzeni do Polski – np. z Niemiec, Francji czy Holandii – może wiązać się z koniecznością uzyskania zezwoleń na transgraniczne przemieszczanie odpadów. To złożona procedura administracyjna, która obejmuje m.in. zgody Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz obowiązek śledzenia i raportowania całego łańcucha transportu.

Dla firm regenerujących oznacza to opóźnienia, koszty logistyczne i ryzyko kar w przypadku błędnej klasyfikacji towaru.



Regeneracja – biznes dla warsztatów i stacji demontażu pojazdów

Dla warsztatu i mechanika znajomość różnicy między regeneracją warsztatową a fabryczną może mieć realne znaczenie. W przypadku montażu części regenerowanej fabrycznie, klient zyskuje gwarancję, a mechanik ma pewność jakości. Oferując części z pod znaku „remanufactured”, warsztat może podnieść swoją reputację jako zakład dbający o jakość i środowisko. Z drugiej strony, wciąż jest miejsce dla profesjonalnej regeneracji warsztatowej – tam, gdzie czas i koszty nie pozwalają na użycie części regenerowanych fabrycznie.

Warto jednak znać różnice i komunikować je klientowi – tak, by wybór między nowym, regenerowanym fabrycznie a naprawianym lokalnie komponentem był świadomy i uzasadniony.



Fot. Canva.com



4 CZĘŚCI, KTÓRE WARTO REGENEROWAĆ

Regeneracja części samochodowych to nie tylko sposób na obniżenie kosztów napraw, ale także ważny element ochrony środowiska. Jednak nie wszystkie grupy części nadają się do tego procesu w równym stopniu.

Lista części, które warto regenerować to tajna broń warsztatów w walce o klientów

Części „atrakcyjne” pod kątem regeneracji

Z pewnością najbardziej atrakcyjne są części ze stosunkowo nowych samochodów. Takie jednak zwykle podlegają demontażowi w przypadku całkowitej kasacji po wypadku drogowym w celu ponownej sprzedaży.

Inną grupą części demontowanych są części pochodzące z bardzo starych, wyeksploatowanych samochodów, ale w przypadku tych części popyt wśród firm regenerujących jest znacznie mniejszy. Dzieje się tak, gdyż potencjalni klienci na takie produkty poszukują najtańszej opcji naprawy swojego samochodu, kupując często używaną część.

Firmy zajmujące się regeneracją stosują ściśle procedury testowania każdej części, aby upewnić się, że jest bezpieczna i w pełni funkcjonalna. Profesjonalne testery pozwalają wykryć wszelkie uszkodzenia, np. mikropęknięcia, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo użytkowania. Dzięki temu regenerowane komponenty spełniają wysokie standardy jakości i mogą konkurować z nowymi częściami dostępnymi na rynku.

Rozrusznik Aparat Zapłonowy

Pompa Wtryskowa Typu Common Rail
Przekładnia Kierownicza Bez Wspomagania
Rozdzielacz Wtrysku Benzyny
Kompresor Sprężonego Powietrza

Półoś Napędowa

Tylna Belka Zawieszenia

Docisk Sprzęgła

Zacisk Hamulca Tarczowego

Przepływomierz Powietrza

Przekładnia Kierownicza Do Pojazdów Użytkowych
Wtryskiwacz

Alternator

Silnik Wycieraczek Taroza Sprzęgła

Pompowtryskiwacz

Kompresor Klimatyzacji

Pompa Wtryskowa

Przekładnia Kierownicza Ze Wspomaganiem Elektrycznym
Sprzęgło Hydrokinetyczne Turbosprężarka
Pompa Hydrauliczna Przekładni Kierowniczej

Regulator Ciśnienia Abs

Centralna Jednostka Wtryskowa
Wtryskiwacz Elektromagnetyczny Common Rail

Przekładnia Kierownicza Ze Wspomaganiem

Recylkulator

Sterownik Wtrysku Benzyny

Lista najbardziej popularnych części poszukiwanych do profesjonalnej regeneracji

Warsztaty motoryzacyjne mogą skorzystać z szerokiej oferty regenerowanych podzespołów, które są dostępne w niższych cenach niż nowe europejskie odpowiedniki. Oto lista części, które najczęściej poddaje się profesjonalnej regeneracji:



- ✓ Alternator
- ✓ Aparat zapłonowy
- ✓ Centralna jednostka wtryskowa
- ✓ Docisk sprzęgła
- ✓ Kompresor klimatyzacji
- ✓ Kompresor sprężonego powietrza
- ✓ Pompa hydrauliczna przekładni kierowniczej
- ✓ Pompa wtryskowa
- ✓ Pompa wtryskowa typu Common Rail
- ✓ Pompowtryskiwacz
- ✓ Półoś napędowa
- ✓ Przekładnia kierownicza bez wspomagania
- ✓ Przekładnia kierownicza do pojazdów użytkowych
- ✓ Przekładnia kierownicza ze wspomaganiem
- ✓ Przekładnia kierownicza ze wspomaganiem elektrycznym
- ✓ Przepływomierz powietrza
- ✓ Recykulator
- ✓ Regulator ciśnienia ABS
- ✓ Rozdzielacz wtrysku benzyny
- ✓ Rozrusznik
- ✓ Silnik wycieraczek
- ✓ Sprzęgło hydrokinetyczne
- ✓ Sterownik wtrysku benzyny
- ✓ Tarcza sprzęgła
- ✓ Turbosprężarka
- ✓ Tylne belki zawieszenia
- ✓ Wtryskiwacz
- ✓ Wtryskiwacz elektromagnetyczny Common Rail
- ✓ Zacisk hamulca tarczowego

Regeneracja tych komponentów nie tylko pozwala warsztatom oferować konkurencyjne cenowo usługi, ale także wpisuje się w ideę gospodarki o obiegu zamkniętym, a na to coraz częściej zwracają uwagę klienci. To rozwiązanie, które przynosi korzyści zarówno biznesowi, środowisku i ostatecznym klientom.



5 TRANSPORT RDZENI A TRANSPORT ODPADÓW

Warsztaty motoryzacyjne coraz częściej stają przed wyborem: montować nowe części czy korzystać z regenerowanych? Ostatnie działania polskich organów ochrony środowiska dotyczące transportu używanych części do regeneracji wzbudziły kontrowersje. Części do regeneracji były zatrzymywane i klasyfikowane jako odpady, co może wpłynąć na dostępność takich podzespołów dla warsztatów. Problem ten dotyczy całego łańcucha dostaw – od firm zajmujących się pozyskiwaniem używanych części, przez firmy regenerujące, po warsztaty oferujące usługi naprawy.

Warsztaty kontra biurokracja – dlaczego regeneracja części jest zagrożona?

Dlaczego regenerowane części to szansa dla warsztatów?

Regeneracja części samochodowych pozwala na ponowne wykorzystanie komponentów, obniżając koszty i minimalizując wpływ na środowisko. Części poddane regeneracji odzyskują pełną sprawność i mogą być montowane w pojazdach, co daje warsztatom możliwość oferowania tańszych i bardziej ekologicznych usług.

Warsztaty, które korzystają z regenerowanych części, nie tylko zwiększają swoją konkurencyjność cenową, ale także wpisują się w ideę gospodarki o obiegu zamkniętym. Dzięki temu mogą przyciągnąć klientów, którzy poszukują bardziej ekonomicznych, ale jednocześnie trwałych rozwiązań. Oferowanie regenerowanych części to także możliwość różnicowania oferty i elastyczniejszego dostosowania się do potrzeb klientów.

Regeneracja części to korzyści dla środowiska i klientów

Unia Europejska promuje gospodarkę o obiegu zamkniętym, która zakłada maksymalne wykorzystanie zasobów i ograniczenie odpadów. Montując regenerowane części, warsztaty motoryzacyjne stają się częścią tego systemu. Regeneracja pozwala zmniejszyć zużycie surowców, obniżyć emisję CO₂ i zredukować ilość odpadów w motoryzacji.

Dla klientów warsztatów oznacza to możliwość tańszych napraw bez rezygnacji z jakości. Regenerowane części są często znacznie tańsze od nowych, a ich jakość jest gwarantowana przez specjalistyczne firmy. Wybór regenerowanych części to więc oszczędność zarówno dla klientów indywidualnych, jak i dla firm flotowych, które regularnie serwisują swoje pojazdy.



Warsztaty kontra biurokracja – dlaczego regeneracja części jest zagrożona?

Jak uniknąć zatrzymywania transportów z częściami do regeneracji?

Obecne spory dotyczące klasyfikacji używanych części jako odpadów mogą wpłynąć na ich dostępność na rynku. Zarówno Ministerstwo Klimatu i Środowiska jak i Główny Inspektorat Ochrony Środowiska godzą się ze stwierdzeniem, że regeneracja części samochodowych wpisuje się w ideę gospodarki o obiegu zamkniętym.

„Niestety instytucje te uważają, że aby stwierdzić, czy przewożone są z zagranicy części samochodowe do regeneracji czy też odpady, ocenie powinien podlegać każdy przypadek z osobna. A ocena ta ma być oparta m.in. na sposobie zapakowania towaru. To znaczy, weryfikowane powinno być, czy towar przewożony jest sortowany dla różnych marek i modeli samochodów, czy jest zabezpieczony przed uszkodzeniem w transporcie czy po prostu transportowany jest jak złom.” – **zauważa Alfred Franke, Prezes MotoFocus.**

Dlatego tak ważne jest, aby branża regeneracji wspólnie wypracowała ujednolicenie standardów lepszego przygotowania transportów pod kątem zgodności z wymogami środowiskowymi i logiką myślenia urzędniczego, aby nie budziły żadnych wątpliwości.

Kluczowe jest także budowanie świadomości wśród organów kontrolnych, aby części do regeneracji były traktowane zgodnie z unijnymi regulacjami dotyczącymi gospodarki o obiegu zamkniętym.



Warsztaty kontra biurokracja – dlaczego regeneracja części jest zagrożona?

Jak paraliż legislacyjny wspiera ekspansję produktów z Chin?

Obečne niejasności prawne dotyczące importu części do regeneracji zaczynają negatywnie wpływać na opłacalność tego sektora. Regeneracja, która miała wspierać ochronę środowiska i ograniczać odpady, staje się coraz mniej atrakcyjna ekonomicznie.

“

„Jednym z głównych problemów jest brak dostępu do rdzeni czyli używanych części zamiennych np. zacisków hamulcowych, które należą do grupy najbardziej popularnych produktów do regeneracji. Ponadto zalew rynku tanimi chińskimi produktami nie wspiera gospodarki o obiegu zamkniętym” – dodaje Franke.

Patrząc globalnie, wzrost importu z krajów taniej siły roboczej nowych części oznacza większe zużycie surowców oraz wyższe emisje związane z produkcją i transportem. To paradoksalne, że brak jasnych regulacji doprowadza do sytuacji odwrotnej od zamierzonej. Jeśli sytuacja się nie zmieni, regeneracja może przestać być konkurencyjna, a klienci będą wybierali importowane części o niewiadomej jakości. Potrzebne są szybkie działania, aby ochronić rynek regeneracji i zapewnić jego dalszy rozwój.

Dlaczego potrzeba pilnych działań?

- Regeneracja części samochodowych to szansa dla warsztatów na zwiększenie konkurencyjności i wpisanie się w proekologiczne trendy.
- Stosowanie regenerowanych podzespołów pozwala na obniżenie kosztów napraw, przyciągnięcie większej liczby klientów oraz przyczynia się do ochrony środowiska.
- Dążenie do jednoznacznej interpretacji przepisów oraz dostosowanie polskiego prawa do unijnych standardów jest kluczowe dla dalszego rozwoju tego fragmentu rynku.
- Warsztaty, które decydują się na montaż regenerowanych części, nie tylko zyskują finansowo, ale także wspierają ideę zrównoważonej motoryzacji i budują pozytywny wizerunek wśród świadomych ekologicznie klientów.



6 MOBILIZACJA WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH

Każda firma szuka sposobu, gdzie i jak może wzrosnąć. Dobrą drogą do rozwoju jest działanie w obszarze, gdzie konkurencja między firmami jest mniejsza, a popyt rośnie. Dlatego staramy się wskazać, jak się wydaje, mało zagospodarowany obszar, czyli kierunek proekologiczny warsztatów motoryzacyjnych. Eksponowanie tego kierunku pozwala wyskoczyć ponad konkurencję i ściągnąć podatną na związane z ekologią argumenty grupę klientów. A rynek ten jest przeogromny.

Jak pokonać konkurencję na rynku warsztatów samochodowych?



Czy warto komunikować ekologiczną działalność warsztatu?

Tak, i to z kilku powodów. Po pierwsze, dla wielu klientów ekologia nie jest już tylko modnym trendem, ale realnym kryterium wyboru usług. Informowanie o tym, że warsztat stosuje regenerowane części, minimalizuje odpady i dba o recykling, może zwiększyć zaufanie klientów. Po drugie, komunikacja proekologiczna wzmacnia pozytywny wizerunek firmy, co może pomóc w budowaniu lojalności klientów oraz przyciągnięciu nowych, świadomych ekologicznie kierowców.

Jak działalność proekologiczna przekłada się na biznes?

Ekologiczne podejście warsztatu może oznaczać konkretne korzyści finansowe. I takim przykładem działań może być montaż regenerowanych części, a to nie tylko oszczędność dla klientów, ale także szansa na większą marżę dla warsztatu.

“

„Części regenerowane są tańsze niż nowe, ale ich jakość często nie odbiega od oryginału. To pozwala warsztatowi oferować konkurencyjne ceny, a jednocześnie generować stabilne zyski. Dodatkowo, warsztaty, które wdrażają praktyki proekologiczne, mogą liczyć na zainteresowanie dużych firm flotowych, które coraz częściej wybierają partnerów działających zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju”
– zauważa Alfred Franke

Jak duży jest rynek regeneracji z perspektywy warsztatu?

Rynek regenerowanych części w Polsce jest wart miliardy złotych i stale rośnie. Coraz więcej producentów części oraz dostawców oferuje regenerowane komponenty, które spełniają rygorystyczne normy jakościowe. W praktyce oznacza to szeroki wybór elementów, które można zamontować w pojazdach klientów – od alternatorów i rozruszników po przekładnie kierownicze czy zaciski hamulcowe. Dzięki temu warsztaty mogą nie tylko oferować tańsze naprawy, ale również wpisywać się w ekologiczne trendy rynkowe.

Jak pokonać konkurencję na rynku warsztatów samochodowych?

Którzy klienci są bardziej podatni na ekologiczną komunikację?

Nie wszyscy klienci będą kierować się aspektami ekologicznymi przy wyborze warsztatu, ale pewne grupy wykazują większą wrażliwość na ten temat. Do takich klientów należą:

- **właściciele samochodów hybrydowych, i elektrycznych** – zazwyczaj są bardziej świadomi ekologicznie i szukają warsztatów, które wspierają zrównoważony rozwój,
- **korporacje i firmy flotowe** – wiele przedsiębiorstw ma politykę CSR (Corporate Social Responsibility), co oznacza, że chętniej będą korzystać z usług warsztatów stosujących ekologiczne rozwiązania,
- **młodsze pokolenia kierowców** – osoby w wieku 20-40 lat częściej zwracają uwagę na kwestie środowiskowe i mogą preferować warsztaty działające zgodnie z zasadami obiegu zamkniętego,
- **klienci premium** – właściciele luksusowych pojazdów coraz częściej kierują się nie tylko jakością usług, ale także wizerunkiem ekologicznym warsztatu.

Warsztaty, które promują ekologiczne rozwiązania i wdrażają zasady gospodarki o obiegu zamkniętym, mogą liczyć na większe zainteresowanie klientów oraz stabilny rozwój biznesu. Warto uświadomić sobie, że w dłuższej perspektywie ekologiczne warsztaty mogą stać się standardem w branży, a nie tylko niszową alternatywą.



Jak warsztat może wykorzystać regenerację w komunikacji z klientami?

- **podkreślać oszczędności** – „Oferujemy części regenerowane, które są nawet o 40% tańsze od nowych!”
- **promować ekologię** – „Każda regenerowana część to mniej odpadów i mniejsze zużycie surowców.”
- **współpracować z dostawcami regenerowanych części i buduj zaufanie**, klienci chętniej wybierają sprawdzone rozwiązania.

Warto pamiętać, że oprócz oszczędności dla klienta, regeneracja może być doskonałym argumentem marketingowym. Klienci coraz częściej zwracają uwagę na ekologiczne rozwiązania, a warsztat promujący regenerację może wyróżnić się na tle konkurencji.

Dlaczego polskie warsztaty nie są zainteresowane zwrotami rdzeni do regeneracji części?

Dlaczego rdzenie części są potrzebne?

Regeneracja części samochodowych to dla warsztatów szansa na realne oszczędności i zwiększenie konkurencyjności cenowej, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości usług. Korzystanie z regenerowanych komponentów pozwala oferować klientom tańsze rozwiązania, co może przyciągać nowych odbiorców i budować pozytywny wizerunek firmy jako ekologicznej i nowoczesnej.

Aż 91% warsztatów deklaruje korzystanie z regenerowanych podzespołów, co potwierdza rosnącą świadomość ich zalet. Jednak mimo tego, aż 83,6% warsztatów w Polsce nie zwraca rdzeni po ich wymianie. Główną barierą okazuje się brak przejrzystych informacji o możliwości do odzyskania kaucji – to właśnie ten aspekt najczęściej zniechęca do udziału w pełnym procesie regeneracji.

83,6%

Warsztatów nie dokonuje zwrotów rdzeni

9,1%

Warsztatów nie kupuje części regenerowanych

Z jakich powodów warsztaty motoryzacyjne nie zwracają rdzeni?

Brak klarownych informacji o kaucji jaką można odzyskać

63,4%

Nie jest to opłacalne ze względu na wartość kaucji

17,1%

Procedura zwrotu nie jest jasna

14,6%

Zwrot trwa zbyt długo

4,9%

Choć czas trwania procedury zwrotu rdzeni nie stanowi istotnego problemu, pole do poprawy leży w komunikacji i przejrzystości warunków zwrotu. Dystrybutorzy i dostawcy regenerowanych części mają tu szansę na usprawnienie systemu, zwiększając udział warsztatów w zamkniętym obiegu. Biorąc pod uwagę wysoką jakość, konkurencyjne ceny i pozytywny wpływ na środowisko, rynek regenerowanych komponentów posiada ogromny potencjał rozwoju oraz korzyści finansowe dla świadomych ekologicznie warsztatów.



Materiał wideo

8

PODSUMOWANIE
I WNIOSKI

Regeneracja części samochodowych to dynamicznie rozwijający się segment rynku, który mimo dużego potencjału wciąż napotyka istotne bariery. Główne problemy to niejasne przepisy, brak jednoznacznego statusu prawnego rdzeni oraz słabo rozwinięty system ich zbiórki i transportu. Dodatkowym wyzwaniem jest napływ tanich, nowych części z Azji, które wypierają produkty regenerowane, nawet jeśli ich jakość jest porównywalna.

Projektowane przez Unię Europejską rozporządzenie ELVR może przynieść długo oczekiwane zmiany. Propozycje dotyczą m.in. jednoznaczonej klasyfikacji rdzeni jako surowców oraz uproszczenia procedur administracyjnych. Takie rozwiązania mogłyby ustabilizować otoczenie prawne i przyspieszyć rozwój branży.

Wartość potencjalnego rynku dla regeneracji w Polsce szacowana jest na miliardy złotych rocznie. To pokazuje, że regeneracja to nie nisza, lecz istotny sektor przemysłu, który wymaga spójnych regulacji prawnych i standardów obowiązujących na rynku.

Zarówno regeneracja fabryczna, jak i profesjonalna regeneracja warsztatowa mogą zapewnić wysoką jakość, pod warunkiem stosowania odpowiednich procedur. Kluczowe jest jasne rozróżnianie tych pojęć oraz dbanie o przejrzystość działań wewnątrz rynku.

Ważnym problemem pozostaje błędna klasyfikacja rdzeni jako odpadów, co utrudnia ich transport, szczególnie transgraniczny. Ujednolicenie przepisów i wdrożenie standardów pakowania może znacząco poprawić logistykę i dostępność materiału do regeneracji.

Konieczne jest wsparcie profesjonalnej zbiórki rdzeni w Polsce poprzez utworzenie regulacji prawnych sprzyjających inwestycjom. Mowa tu o zbiórce zarówno ze stacji demontażu jak i warsztatów.

Dalszy rozwój rynku zależy od współpracy wszystkich uczestników branży: producentów, firm regenerujących, warsztatów i punktów demontażu. Uporządkowane regulacje oraz sprawna logistyka mogą stworzyć warunki do stabilnego wzrostu w duchu gospodarki o obiegu zamkniętym.

GRUPA MOTOFOCUS

Grupa Medialna MotoFocus to wydawca 18 portali specjalizujących się w branży motoryzacyjnej i skierowanych do profesjonalistów z segmentu AfterMarket. Firma działa na 12 rynkach w Europie Środkowo - Wschodniej i dociera do 9 milionów użytkowników rocznie.

Główną grupą odbiorców są profesjonaliści działający w motoryzacji, a w szczególności zajmujący się usługami napraw samochodów.

Jedną z ważnych działalności firmy są badania rynku motoryzacyjnego, co pozwala cieszyć się olbrzymią wiedzą płynącą z raportów. MotoFocus od ponad 22 lat wykorzystuje nowoczesne metody i techniki badawcze, a także dba o rzetelny przekaz informacji zawartych w raportach.

Jeśli jesteś zainteresowany raportami MotoFocus lub masz pytania,
skontaktuj się z nami :

Alfred Franke



Alfred.franke@motofocus.pl

Kamila Pławińska



Kamila.plawinska@motofocus.eu



2025

MotoFocus
Alfred i Małgorzata Franke Spółka Komandytowa,
Ul. Za Dębami 3,
05-075 Warszawa Wesoła,
Mazowieckie, Polska