

## Nowe rozporządzenie Komisji Europejskiej

# Branża motoryzacyjna bez klauzul dystrybucyjnych

### Dobra wiadomość dla kierowców: za naprawę samochodu zapłacą mniej.

27 maja 2010 r. Komisja Europejska przyjęła rozporządzenie nr 461/2010 w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych, które weszło w życie 1 czerwca 2010 r. (Dz. Urz. UE L 129/52 z dnia 28 maja 2010 r.). Pod tak długą nazwą kryje się akt prawny oczekiwany z niepokojem przez kierowców w całej Unii Europejskiej. Reguluje on bowiem kompleksowo konkurencję na rynku sprzedaży i napraw samochodów. Jednym z kluczowych obszarów jest regulacja możliwości dokonywania napraw i zakresu dostępu do części zamiennych i informacji technicznych przez niezależne warsztaty samochodowe. Kolejnym jest tzw. wielomarkowa sprzedaż samochodów, czyli zagadnienie salonów samochodowych oferujących jednocześnie pojazdy pochodzące od różnych producentów.

### Kompleksowe rozwiązanie

Uchwalenie nowego rozporządzenia poprzedziły długie

dyskusje nad jego celowością. Dotychczasowy akt prawny regulujący konkurencję na rynku motoryzacyjnym tj. rozporządzenie Komisji nr 1400/2002 miał wygasnąć całkowicie 31 maja 2010 r. i zostać zastąpiony nie przez kolejne rozporządzenie sektorowe, lecz przez rozporządzenie nr 330/2010, regulujące generalne zasady zawierania porozumień dystrybucyjnych dla wszystkich dziedzin

wych samochodów, zaś rynek napraw pozostawiając pod rządami regulacji szczególnych.

### Korzyści dla producentów

Jakie istotne dla konsumentów rozwiązania niesie za sobą nowe rozporządzenie? Sprzedaż nowych samochodów podporządkowana została ogólnym regulom dystrybucji określonym w rozporządzeniu nr 330/2010.

dów a jego dystrybutorem. W zamian producenci uzyskali znacznie większą swobodę w kształtowaniu swoich systemów dystrybucji w ogólnie obowiązujących ramach. Oznacza to w szczególności korzyści dla mniejszych producentów, którzy w przypadku udziału w rynku poniżej 30 proc. mogą skorzystać z wyłączeń oferowanych przez rozporządzenie nr 330/2010. Wśród tych korzyści jest m.in. możliwość narzucenia dystrybutorom obowiązku oferowania wyłącznie jednej marki samochodów przez okres do 5 lat, czy też lepszy dostęp do salonów samochodowych oferujących wiele marek. Komisja szacuje, że dotychczas obowiązujące reguły sprzedaży samochodów określone w rozporządzeniu nr 1400/2002 spowodowały wzrost kosztów dystrybucji o 20 proc. na niekorzyść sprzedawców samochodów oraz konsumentów. Jak wiadać, nowe regulacje mogą skutkować bardzo wymiernymi oszczędnościami.

### Tańsze naprawy samochodów

Z kolei w przypadku napraw samochodów nową regułą jest objęcie porozumień zawieranych przez producentów z autoryzowanymi warsztatami

oraz innymi podmiotami funkcjonującymi na tym rynku ogólnymi zasadami dystrybucji obowiązującymi na mocy rozporządzenia nr 330/2010 oraz dodatkowo, zakazanie umieszczania w takich porozumieniach klauzul wymienionych w rozporządzeniu nr 461/2010. Tym samym umowy między producentami pojazdów a ich sieciami autoryzowanych warsztatów i dystrybutorów części zamiennych nie będą już podlegać automatycznemu wyłączeniu. Umożliwi to Komisji skuteczniejsze zwalczanie nadużyć w przypadku większych producentów oraz sieci posiadających ponad 30 proc. udziału w rynku. Takim nadużyciem, obecnie dość często spotykanym, jest utrudnianie przez niektórych producentów niezależnym warszatom dostępu do informacji technicznych koniecznych do prowadzenia właściwych napraw samochodów. Producenci samochodów nie będą też mogli zakazywać autoryzowanym warszatom sprzedaży oryginalnych części zamiennych warszatom nieautoryzowanym. Z kolei niezależni producenci części zamiennych nie będą mogli być ograniczani

w sprzedaży swoich produktów warszatom autoryzowanym, nieautoryzowanym czy też bezpośrednio użytkownikom końcowym. Wreszcie, producentom części do samochodów nie będzie można ograniczać prawa do widocznego umieszczenia znaku towarowego na ich produktach, co jest istotne przy wyborze części przez warszaty samochodowe.

Nowe rozporządzenie Komisji ustalające zasady konkurencji w sektorze motoryzacyjnym wydaje się krokiem we właściwym kierunku. Pozostaje mieć nadzieję, że ceny w salonach samochodowych i warszatach naprawczych rzeczywiście spadną. Więcej konkurencji w tym sektorze z pewnością przyniesie

**Ważne:** Nowe reguły dotyczące rynku napraw samochodów weszły w życie 1 czerwca 2010 r., natomiast producenci dostali czas do 1 czerwca 2013 r. na dostosowanie swoich sieci sprzedaży do nowych zasad

gospodarki. Budziło to jednak silne obawy szczególnie w odniesieniu do rynku napraw samochodów i części zamiennych. Dlaczego? Istniało ryzyko, że brak niektórych rozwiązań specyficznych dla sektora motoryzacyjnego mógłby za sobą pociągnąć problemy dla niezależnych warsztatów naprawczych i w konsekwencji odbić się zwiększonymi kosztami napraw samochodów na konsumentach. Ostatecznie Komisja rozwiązała sprawę kompromisowo, obejmując rozporządzeniem nr 330/2010 jedynie rynek sprzedaży no-

Efektem tego jest wyeliminowanie niektórych klauzul dystrybucyjnych specyficznych dla sektora samochodowego, określonych w dotychczasowym rozporządzeniu nr 1400/2010, które Komisja uznała za nieskuteczne albo wręcz szkodliwe dla konkurencji. Przykładem mogą być klauzule dotyczące przeniesienia punktów sprzedaży między dystrybutorami tej samej sieci, okresów wypowiedzenia umów, okresów obowiązywania umowy czy obowiązkowego arbitrażu między producentem samocho-



**Michał Roszak**  
prawnik w kancelarii Grynhoff  
Woźny i Wspólnicy,  
doktorant UAM oraz Université  
Rennes 1