



## **CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA – STOSOWANIE UNIJNYCH PRZEPISÓW OCHRONY KONKURENCJI W SEKTORZE MOTORYZACYJNYM**

**27 sierpnia 2012 r**

Od czasu przyjęcia nowego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych<sup>1</sup> i uzupełniających wytycznych<sup>2</sup> służby Komisji otrzymały szereg pytań dotyczących stosowania nowych ram w odniesieniu do dystrybucji i naprawy pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych. Najczęściej zadawane pytania lub pytania mogące cieszyć się szerszym zainteresowaniem przytoczono poniżej wraz z odpowiedziami i wyjaśnieniami.

Najczęściej zadawane pytania mają dopełnić, a nie zastąpić uzupełniające wytyczne. Mają one w szczególności pomóc przedsiębiorstwom i osobom fizycznym działającym w tym sektorze oraz prawnikom zrozumieć podejście Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Konkurencji do zagadnień dotyczących rynków pojazdów silnikowych<sup>3</sup>. Nie mają stanowić interpretacji prawa i pozostają bez uszczerbku dla wykładni art. 101 i 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) przez sądy europejskie. Wreszcie nie wykluczają stosowania przez Komisję art. 101 i 102 do szczególnych okoliczności w konkretnym przypadku.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych. Dz.U. L 129 z 28.5.2010, s. 52.; zob. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:PL:PDF>

<sup>2</sup> Uzupełniające wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych. Dz.U. C 138 z 28.5.2010, s. 16; zob. [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC0528\(01\):PL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC0528(01):PL:PDF)

<sup>3</sup> Najczęściej zadawane pytania dotyczą szczególnych ograniczeń w sektorze pojazdów silnikowych, które – w pewnych okolicznościach – mogą prowadzić do porozumień między producentem pojazdów a jego autoryzowanymi sieciami sprzedaży lub warsztatami (lub ostatecznie z dostawcą części zamiennych, narzędzi naprawczych lub diagnostycznych, komponentów do pierwotnego montażu pojazdów silnikowych lub innych urządzeń) naruszających reguły konkurencji UE. Będzie się tak działo generalnie z następujących powodów:: 1) ograniczenie, o którym mowa, może wywołać lub wzmocnić antykonkurencyjne skutki porozumień między dostawcą pojazdów a jego dystrybutorami lub autoryzowanymi warsztatami a dystrybutorami części zamiennych i sprawić, że będą wchodzić w zakres art. 101 ust. 1 TFUE; 2) niewielkie jest prawdopodobieństwo, aby porozumienia, o których mowa, korzystały z wyłączenia grupowego z uwagi na udział rynkowy dostawcy; i 3) niewielkie jest prawdopodobieństwo, aby te porozumienia indywidualnie korzystały z wyłączenia, o którym mowa w art. 101 ust. 3 TFUE. W niektórych innych przypadkach określone praktyki, o których mowa w najczęściej zadawanych pytaniach, mogą stanowić naruszenie zakazu nadużywania przez przedsiębiorstwo pozycji dominującej zgodnie z art. 102 TFUE. Wreszcie, najczęściej zadawane pytania odnoszą się także do praktyk lub porozumień, które prawdopodobnie nie będą stanowić naruszenia zasad konkurencji UE. W każdym wypadku stosowanie wspomnianych reguł powinno podlegać ostatecznej ocenie w każdym określonym przypadku z uwzględnieniem jego szczególnych okoliczności faktycznych i prawnych.

Najczęściej zadawane pytania są podzielone na kilka ogólnych zagadnień, tj.: uznawanie gwarancji, serwisowanie w kontekście umów leasingu, dostawa części zamiennych, używanie/zakup narzędzi, dostęp do informacji technicznych oraz dostęp do sieci autoryzowanych warsztatów.

## **GWARANCJE**

Uzupełniające wytyczne ustanawiają ogólną zasadę polegającą na tym, że jakościowe porozumienia o dystrybucji selektywnej mogą podlegać wyłączeniu na mocy reguł konkurencji UE pod warunkiem, że gwarancja producenta pojazdów nie jest uzależniona od wykonywania przez użytkownika końcowego nieobjętych gwarancją napraw i konserwacji w sieciach autoryzowanych warsztatów producenta pojazdów<sup>4</sup>. Podobnie, warunki gwarancji nie mogą wymagać używania części zamiennych marki producenta pojazdów w odniesieniu do wymiany części nieobjętych warunkami gwarancji. Te dwa rodzaje ograniczeń, w poniższym tekście zwanych odpowiednio ograniczeniami dotyczącymi serwisowania oraz ograniczeniami dotyczącymi części zamiennych, mogą prowadzić do porozumień między producentem pojazdów a jego autoryzowanymi dealerami lub warsztatami naruszających reguły konkurencji UE. Przytoczona powyżej ogólna zasada wynika z faktu, że takie postępowanie może prowadzić do wykluczenia niezależnych warsztatów lub zamknięcia alternatywnych kanałów produkcji i dystrybucji części zamiennych, co ostatecznie może mieć wpływ na ceny, jakie konsumenci płacą za usługi w zakresie napraw i konserwacji.

Stawiano pytania o zakres obowiązywania tej ogólnej zasady i o to, czy ma ona zastosowanie w szczególnych okolicznościach. Podnoszono również kwestię, czy konsument może stracić możliwość korzystania z gwarancji na pojazd, który został zakupiony u autoryzowanego dealera w innym państwie członkowskim UE.

Poniższe odpowiedzi pozostają bez uszczerbku dla stosowania krajowego prawa w zakresie ochrony konsumentów, które może nakładać szczegółowe obowiązki i ustanawiać szczególne prawa. Nie mają one również zastosowania do tzw. „systemów ochrony”, w ramach których dostawca pojazdów<sup>5</sup> zobowiązuje swoich dealerów do bezpłatnej naprawy określonych usterek po upływie okresu gwarancji.

### **1. Czy ocena ograniczeń dotyczących serwisowania lub dotyczących części zamiennych zależy od tego, czy są one określone w umowie kupna–sprzedaży czy raczej w książce serwisowej lub w książce gwarancyjnej?<sup>6</sup>**

Nie. W praktyce ograniczenia dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych mogą być zawarte nie w umowie kupna–sprzedaży, lecz raczej w innym dokumencie, takim jak książka serwisowa lub książka gwarancyjna. Ocena ograniczeń jest w zasadzie taka sama, niezależnie od tego, w którym dokumencie są one zapisane.

---

<sup>4</sup> Zobacz pkt 69 uzupełniających wytycznych, przypis nr 2 powyżej.

<sup>5</sup> Termin "dostawca(-y) pojazdów" w niniejszym dokumencie odnosi się zwykle do producenta(-ów) pojazdów, ale może również obejmować, w przypadkach uzasadnionych w stosownym kontekście, inne kategorie uczestników rynku, takie jak importerzy lub główni dealerzy (w odniesieniu do podporządkowanych dealerów).

<sup>6</sup> Pytania 1–3 zakładają, że podpisanie umowy kupna–sprzedaży lub przekazanie książki gwarancyjnej konsumentowi końcowemu stanowi część porozumienia między producentem a dealerem lub odnosi się do tego porozumienia, a zatem można je rozpatrywać na podstawie art.101 TFUE. Pytania te nie dotyczą sytuacji, w której dealer należy do grupy producenta (np. jest spółką zależną producenta).

Niezależnie od tego, gdzie zapisano ograniczenie, może ono spowodować, że konsument uwierzy, że gwarancja zostanie unieważniona w przypadku serwisowania w niezależnych warsztatach lub używania alternatywnych marek części zamiennych. To z kolei najprawdopodobniej wykluczy takie podmioty z rynku lub zamknie alternatywne kanały dystrybucji części zamiennych.

**2. Czy ocena ograniczeń dotyczących serwisowania lub dotyczących części zamiennych różni się w zależności od tego, czy są one zapisane w przedłużonej gwarancji wydanej przez autoryzowaną sieć przy sprzedaży pojazdu lub niedługo po niej?**

Nie. Fakt, że ograniczenia dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych nie są zapisane w gwarancji dostawcy pojazdów, lecz w przedłużonej gwarancji wydanej przez autoryzowaną sieć przy sprzedaży pojazdu (lub wkrótce potem) nie zmieni zasadniczo oceny tych ograniczeń.

Podobnie jak producenci pojazdów lub ich importerzy, dealerzy i autoryzowane warsztaty są stronami sieci porozumień w ramach systemu dystrybucji selektywnej. Sytuacja, w której strony te zgadzają się zaoferować system gwarancji, a gwarancje, o których mowa, zawierają ograniczenia dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych, przypuszczalnie doprowadzi do wykluczenia niezależnych warsztatów z rynku lub zamknięcia alternatywnych kanałów dystrybucji części zamiennych. System gwarancji może więc spowodować lub wzmocnić antykonkurencyjne skutki porozumień między dostawcą pojazdów a jego autoryzowanymi warsztatami i dystrybutorami części zamiennych.

**3. Czy ocena ograniczeń dotyczących serwisowania lub dotyczących części zamiennych różni się w zależności od tego, czy są one zapisane w przedłużonej gwarancji ustanowionej przez dostawcę pojazdów (lub autoryzowaną sieć przy sprzedaży pojazdu, lub krótko po niej) za pośrednictwem strony trzeciej, takiej jak ubezpieczyciel?**

Nie. Fakt, że gwarancje, które zawierają ograniczenia dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych, są ustanowione przez dostawcę pojazdów (lub przez członka jego autoryzowanej sieci w chwili sprzedaży pojazdu lub wkrótce potem: zobacz pytanie 2) za pośrednictwem strony trzeciej (zwykle ubezpieczyciela) zasadniczo nie zmienia oceny wspomnianych ograniczeń.

Fakt, iż przedłużona gwarancja zawierająca ograniczenia dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych jest ustanawiana za pośrednictwem strony trzeciej, nie zmienia analizy, o której mowa w uzupełniających wytycznych. Decydujące jest to, czy ograniczenie dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych jest czynnikiem będącym pod kontrolą jednej strony lub kilku stron sieci porozumień o dystrybucji selektywnej<sup>7</sup>, a w związku z tym, czy jego realizacja może spowodować wykluczenie z rynku niezależnych warsztatów lub zamknięcie alternatywnych kanałów dystrybucji części zamiennych.

---

<sup>7</sup> Ogólnie rzecz biorąc, takie ograniczenia dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych z reguły nie przynoszą korzyści firmie ubezpieczeniowej.

**4. Czy ocena ograniczeń dotyczących serwisowania lub dotyczących części zamiennych różni się w zależności od tego, czy ograniczenia te są zapisane w przedłużonej gwarancji nabytej przez konsumenta od autoryzowanego warsztatu czy od dostawcy pojazdów kilka lat po nabyciu pojazdu?**

Tak. Zasadniczo jest mało prawdopodobne, aby taka gwarancja skutkowałą naruszeniem reguł konkurencji UE.

Kilka lat po nabyciu pojazdu autoryzowani dealerzy nie korzystają z takiego samego uprzywilejowanego dostępu do odbiorców, jak to ma miejsce w okresie krótko po zakupie. W związku z tym alternatywni dostawcy przedłużonych gwarancji, tacy jak sieci niezależnych warsztatów i firmy ubezpieczeniowe, są mniej skłonni do zmagania się z poważnymi przeszkodami, uniemożliwiającymi im oferowanie swoich produktów właścicielom pojazdów. W takich okolicznościach wydaje się mało prawdopodobne, by niezależne warsztaty mogły poważnie odczuć efekt zamknięcia, nawet jeśli gwarancje na pojazdy wydane przez dostawców pojazdów lub ich autoryzowane sieci zawierały ograniczenia dotyczące serwisowania lub dotyczące części zamiennych<sup>8</sup>.

**5. Czy konsument powinien mieć możliwość korzystania z gwarancji na pojazd, który nabył u autoryzowanego dealera w innym państwie członkowskim UE?**

Tak, chociaż mogą obowiązywać pewne ograniczenia dotyczące zakresu gwarancji.

Brak uznania przez dostawców pojazdów gwarancji na pojazdy zakupione przez konsumentów u autoryzowanych dealerów w innych państwach członkowskich lub brak umownego zobowiązania ich autoryzowanych warsztatów do wykonywania prac gwarancyjnych w takich pojazdach stanowiłyby ograniczenie sprzedaży, a porozumienia o dystrybucji selektywnej mogą być sprzeczne z regułami konkurencji UE<sup>9</sup>.

Te same zasady stosuje się do bezpłatnego serwisowania lub prac wykonywanych w związku z wycofaniem produktu<sup>10</sup>. Powyższe zasady nie ulegają zmianie, jeśli

<sup>8</sup> Zatem jest mało prawdopodobne, aby takie gwarancje powodowały, że porozumienia o dystrybucji selektywnej, o których mowa, będą wchodzić w zakres art. 101 TFUE.

<sup>9</sup> Porozumienia te będą prawdopodobnie wchodzić w zakres art. 101 TFUE. Ponadto jest mało prawdopodobne, by korzystały one z wyłączenia na mocy rozporządzenia Komisji (UE) nr 330/2010 w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych (Dz.U. L 102 z 23.4.2010, s. 1-7), ponieważ odpowiednie klauzule stanowiłyby ograniczenie sprzedaży w rozumieniu art. 4 lit. b) lub odpowiednio art. 4 lit. c) tego rozporządzenia, zob. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:PL:PDF>. Zobacz również pkt 50, a w szczególności przypis nr 4, wytycznych w sprawie ograniczeń wertykalnych. Dz.U. C 130 z 19.5.2010 dostępny pod linkiem: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:PL:PDF>. Wreszcie jest mało prawdopodobne, by korzystały one z wyjątku, o którym mowa w art. 101 ust. 3 TFUE. Zobacz także wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 grudnia 1985 r. w sprawie nr 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches przeciwko SA DK Investment i innym.*

<sup>10</sup> Sytuacja, w której producenci pojazdów nie wykonają bezpłatnego serwisu lub prac wynikających z wycofania produktu w pojazdach nabytych przez konsumentów u autoryzowanych dealerów w innych państwach członkowskich lub nie zobowiążą swoich autoryzowanych warsztatów w formie umowy do wykonania w tych pojazdach prac związanych z wycofaniem produktu, stanowiłaby z dużym prawdopodobieństwem ograniczenie sprzedaży, a porozumienia o dystrybucji selektywnej mogą być sprzeczne z regułami konkurencji UE.

konsument nabył pojazd przez uprawnionego pośrednika. Gwarancje na pojazdy kupione od autoryzowanych dealerów w innych państwach członkowskich nie powinny również podlegać dodatkowym procedurom administracyjnym, prowadzącym do opóźnień w wykonaniu prac.

Należy jednak zauważyć, że warunki gwarancji mogą różnić się w zależności od państwa członkowskiego, a dostawcy pojazdów zazwyczaj uwzględniają koszty przestrzegania określonych warunków gwarancji przy ustalaniu zalecanej ceny sprzedaży pojazdu. W przypadku wywozu pojazdu dostawca pojazdów może zgodnie z prawem stosować warunki zawarte w pierwotnej gwarancji mającej zastosowanie względem pojazdu i w związku z tym nie być w żaden sposób zobowiązany do stosowania bardziej korzystnych warunków gwarancji, którymi mogą być objęte pojazdy sprzedawane w państwie członkowskim przywozu.

Należy również zauważyć, że w przypadku wykupienia przez konsumenta osobno programu mobilności, zakres takiego programu może być ograniczony do określonego państwa członkowskiego.

**6. Czy ocena ograniczenia dotyczącego części zamiennych jest inna, gdy w przypadku czynności nieobjętych gwarancją producent pojazdów wymaga użycia części zamiennych (np. smarów) od określonego dostawcy (zamiast wskazać, że należy używać części zamiennych jego własnej marki)?**

Zasadniczo nie. Takie ograniczenie może prowadzić do naruszenia reguł konkurencji UE.

Podobnie jak w przypadku ograniczenia dotyczącego części zamiennych, wymagającego używania części zamiennych marki producenta pojazdów jako warunku obowiązywania gwarancji, ograniczenie dotyczące części zamiennych wymagające (bardziej niż tylko zalecające) używania części zamiennych konkretnego producenta może zamknąć alternatywne kanały dystrybucji części zamiennych.

Jednak producent pojazdów może zgodnie z prawem odmówić uznania gwarancji ze względu na związek przyczynowo–skutkowy między sytuacją skutkującą przedmiotowym roszczeniem a niewydolnością określonej części zamiennej dostarczonej przez alternatywnego dostawcę.

## **LEASING**

Umowy leasingu między przedsiębiorstwami nie są objęte ogólnymi przepisami UE w sprawie porozumień wertykalnych<sup>11</sup>. Nie wchodzi one również w zakres rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych<sup>12</sup>. Porozumienia między firmami leasingowymi a prywatnymi użytkownikami pojazdów nie wchodzi w zakres art. 101 TFUE.

Niemniej jednak wielokrotnie zadawano następujące pytanie.

<sup>11</sup> Wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych, pkt 26, zob. przypis nr 9.

<sup>12</sup> Zobacz art. 2 rozporządzenia.

**7. Jeśli pojazd jest dzierżawiony od firmy związanej z dostawcą pojazdów, czy firma ta może zastrzec, że serwisowanie musi odbywać się w autoryzowanej sieci dostawcy pojazdów i/lub wyłącznie przy użyciu jego markowych części?**

Tak, chyba że (lub do czasu, gdy) jest pewne, że przeniesienie własności pojazdu na leasingobiorcę odbędzie się w chwili upływu okresu obowiązywania umowy lub zakończenia okresu leasingu.

Zasadniczo dopóty, dopóki nie ma pewności, że własność pojazdu zostanie przeniesiona na leasingobiorcę, firma leasingowa będzie zainteresowana utrzymaniem wartości końcowej pojazdu i w związku z tym może być uprawniona do zachowania wyższej wartości pojazdu, co ma miejsce, gdy serwisowanie odbywało się w sieci autoryzowanych warsztatów przy wykorzystaniu wyłącznie części zamiennych marki dostawcy pojazdów.

Natomiast w przypadku, gdy istnieje pewność co do przeniesienia własności (albo ze względu na odpowiednie postanowienia umowy lub mające zastosowanie ustawodawstwo lub decyzję leasingobiorcy o skorzystaniu w tym celu z opcji), firma leasingowa nie może co do zasady twierdzić, że ma szczególny interes w utrzymaniu wartości końcowej pojazdu, co pozwalałoby jej na ustanowienie ograniczeń wobec leasingobiorcy odnośnie do korzystania z usług niezależnych warsztatów lub stosowania alternatywnych części zamiennych. W związku z tym firma leasingowa jest w takiej samej sytuacji, w jakiej byłaby w przypadku zwykłej umowy kupna-sprzedazy.

## **CZĘŚCI ZAMIENNE**

Dostawa części zamiennych jest przedmiotem trzech najpoważniejszych ograniczeń sektorowych w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych<sup>13</sup>. Często zadawano jednak pytania dotyczące dostawy części zamiennych do niezależnych i do autoryzowanych warsztatów.

**8. Czy dostawca pojazdów może uzależnić przyznawanie premii i rabatów na oryginalne części zamienne<sup>14</sup> od zakupu u niego także części podlegających konkurencji?**

Kwestia ta nie została uwzględniona w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych lub uzupełniających wytycznych. W określonych okolicznościach warunkowe rabaty mogą stanowić nadużycie pozycji dominującej, a tym samym skutkować naruszeniem reguł konkurencji UE.

W większości przypadków programy premii i rabatów są uzasadnionym i potencjalnie sprzyjającym konkurencji sposobem motywowania warsztatu do sprzedawania większej ilości części zamiennych danej marki. Należy jednak zachować ostrożność w odniesieniu do oryginalnych części zamiennych, co do których dostawca pojazdów będzie miał pozycję dominującą. Uzależnienie

<sup>13</sup> Zobacz art. 5 rozporządzenia.

<sup>14</sup> Oryginalne części zamienne (ang. *captive parts*) to części, których jedynym źródłem są producenci pojazdów silnikowych lub członkowie ich autoryzowanych sieci; zob. uzupełniające wytyczne, pkt 22. Zobacz przypis nr 2 powyżej.

przyznawania premii lub rabatów na te części od kupowania przez warsztat części podlegających konkurencji tej samej marki, co marka dostawcy pojazdów, mogłyby sugerować, że dostawca pojazdów wykorzystuje, dzięki efektowi dźwigni, pozycję dominującą na jednym rynku w celu nieuczciwego uzyskania korzyści na innym rynku<sup>15</sup>.

**9. Czy dostawca pojazdów może zobowiązać swoje autoryzowane warsztaty do osobnego przechowywania części zamiennych alternatywnych marek i części zamiennych jego własnej marki?**

Zasadniczo tak dopóty, dopóki nadmiernie nie utrudnia to warsztatom korzystania z części zamiennych alternatywnych marek.

Dostawca pojazdów może mieć uzasadniony interes, aby zapewnić przechowywanie części zamiennych przez autoryzowane warsztaty w sposób uporządkowany, ponieważ szybka dostępność właściwych części zamiennych może mieć wpływ na postrzeganie marki przez konsumentów. Dostawcy pojazdów mogą również mieć uzasadniony interes w tym, aby zagwarantować, że części zamienne alternatywnych marek nie są przez pomyłkę używane do napraw gwarancyjnych lub pakietów przeglądów, których koszty ponoszą.

Jednak wymogi tego typu nie powinny nadmiernie komplikować kontroli zapasów, zwiększać wymaganej powierzchni magazynowej lub utrudniać dostępu w stopniu zniechęcającym warsztaty do korzystania z alternatywnych<sup>16</sup> marek części zamiennych. Przykłady potencjalnie nieuzasadnionych ograniczeń obejmują obowiązki nałożone przez dostawcę pojazdów na jego warsztaty w zakresie posiadania osobnych pomieszczeń magazynowych dla takich części lub nieprzechowywania takich części na stanowiskach naprawczych.

**10. Czy autoryzowany warsztat może odmówić dostarczenia oryginalnych części zamiennych do niezależnych warsztatów?**

Zasadniczo tak. Naruszenie reguł konkurencji UE jest mało prawdopodobne w przypadku, gdy autoryzowany warsztat jedynie jednostronnie odmówił dostawy części zamiennych do niezależnych warsztatów.

W większości przypadków w interesie autoryzowanych warsztatów jest sprzedaż części zamiennych niezależnym warsztatom, ponieważ mają z tego zysk.

W przypadku, gdyby autoryzowany warsztat z jakiegoś powodu jednostronnie zdecydował, by nie sprzedawać oryginalnych części zamiennych niezależnym warsztatom, jest mało prawdopodobne by stanowiło to naruszenie reguł konkurencji

<sup>15</sup> Oznaczałoby to naruszenie art. 102 TFUE. Ogólne wytyczne dotyczące stosowania art. 102 TFUE można znaleźć w komunikacie Komisji – wytyczne w sprawie priorytetów, którymi Komisja będzie się kierować przy stosowaniu art. 82 Traktatu WE w odniesieniu do szkodliwych działań o charakterze praktyki wyłączającej, podejmowanych przez przedsiębiorstwa dominujące (Dz.U. C 45 z 24.2.2009, s. 7–20), zob. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:PL:PDF>. Zobacz w szczególności rozdział poświęcony sprzedaży związanej i pakietowej.

<sup>16</sup> Wymogi o takim skutku mogą być uważane za pośredni zakaz konkurencji, a ich skutek należy oceniać według wytycznych w sprawie ograniczeń wertykalnych. Zobacz przypis nr 9 powyżej.

UE<sup>17</sup>. Zazwyczaj niezależne warsztaty mogą zwrócić się o zakup oryginalnych części do innego autoryzowanego warsztatu.

Jeśli jednak członkowie systemu dystrybucji selektywnej uzgodnili między sobą, że nie będą sprzedawać niezależnym warsztatom oryginalnych części zamiennych, porozumienie takie mogłoby stanowić ograniczenie konkurencji<sup>18</sup>.

#### **11. W jakich okolicznościach dostawca pojazdów byłby zobowiązany do dostarczenia części zamiennych bezpośrednio do niezależnych warsztatów?**

Jeśli niezależne warsztaty napotykały powszechne trudności w pozyskiwaniu oryginalnych części zamiennych od autoryzowanych dystrybutorów takich części, zaniechanie przez dostawcę pojazdów bezpośredniej dostawy takich części mogłoby prowadzić do naruszenia reguł konkurencji UE.

Dostawcy pojazdów dostarczają swoim autoryzowanym warsztatom pełen zakres części zamiennych potrzebnych do przeprowadzania napraw i konserwacji pojazdów silnikowych ich marek i są jedynymi firmami, które są w stanie dostarczyć niektóre części warsztatom i dystrybutorom. Jeśli niezależne warsztaty nie są w stanie pozyskać tych oryginalnych części od autoryzowanych dystrybutorów, a dostawca pojazdów odmawia bezpośredniego zaopatrzenia w nie niezależnych warsztatów, nasilić by się mogły potencjalne negatywne skutki z tytułu jego porozumień z autoryzowanymi warsztatami i/lub dystrybutorami części zamiennych<sup>19</sup>. W szczególności brak dostępu do oryginalnych części zamiennych mógłby spowodować pogorszenie pozycji rynkowej niezależnych podmiotów, ostatecznie przynosząc szkodę konsumentom.

#### **12. Czy dostawca pojazdów może uniemożliwić członkowi swojej autoryzowanej sieci dystrybucji części zamiennych sprzedawanie części zamiennych niezależnym warsztatom, które korzystają z usług niezależnych dystrybutorów części zamiennych jako pośredników?**

Zasadniczo nie. Jeśli autoryzowany dystrybutor części zamiennych podjąłby jednostronnie decyzję o niesprzedawaniu części niezależnym warsztatom, które korzystają z pośredników, nie oznaczałoby to naruszenia reguł konkurencji UE. Jednak jeśli dostawca pojazdów zabroniłby swoim dystrybutorom sprzedaży przez pośredników, jego porozumienia dystrybucyjne mogłyby naruszać reguły konkurencji UE.

<sup>17</sup> Artykuł 101 TFUE nie byłby odpowiedni, ponieważ decyzja o odmowie sprzedaży części zamiennych nie wynikałaby z żadnego porozumienia. Artykuł 102 TFUE z reguły nie znajduje zastosowania, ponieważ jest mało prawdopodobne, by uznano, że autoryzowany warsztat, o którym mowa, posiadał pozycję dominującą.

<sup>18</sup> Takie porozumienie faktycznie wchodziłoby w zakres art. 101 TFUE. Należy także zauważyć, że ograniczenie dostawcy dotyczące sprzedaży części zamiennych przez członka jego autoryzowanej sieci na rzecz niezależnych warsztatów stanowi najpoważniejsze ograniczenie (zob. art. 5 lit. a), o którym mowa w rozporządzeniu nr 461/2010 (zob. przypis nr 1 powyżej), i w związku z tym może również wchodzić w zakres art. 101 TFUE.

<sup>19</sup> Mogłoby to sprawić, że takie porozumienia będą wchodzić w zakres art. 101 TFUE. W określonych okolicznościach, jeśli części, których to dotyczy, nie były dostępne u autoryzowanych dystrybutorów części zamiennych, zaniechanie udostępnienia takich części może stanowić naruszenie art. 102 TFUE.



Większość dostawców pojazdów posługuje się w odniesieniu do sprzedaży części zamiennych systemami jakościowej dystrybucji selektywnej. Niezależne warsztaty należy traktować jako użytkowników końcowych części zamiennych do celów rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych<sup>20</sup>. Jeśli dostawca pojazdów uniemożliwiłby swoim selektywnym dystrybutorom sprzedaż na rzecz takich warsztatów, gdy korzystają one z usług pośredników, stanowiłoby to ograniczenie sprzedaży biernej naruszające konkurencję.

Pośredników należy w zasadzie traktować jako podmioty powiązane z umawiającą się stroną. Jednak, aby zostać uznanym za pośrednika, podmiot taki musi dysponować poleceniem realizacji zdefiniowanego zamówienia i nie może handlować częściami zamiennymi, które zakupił od członków systemu dystrybucji selektywnej. Dostawca pojazdów może legalnie zakazać członkom takiego systemu prowadzenia sprzedaży na rzecz przedsiębiorstw, które zamierzają odsprzedawać części.

### **NARZĘDZIA ELEKTRONICZNE**

Na rynku istnieją dwa rodzaje elektronicznych narzędzi diagnostycznych i naprawczych: narzędzia charakterystyczne dla danej marki wytwarzane przez osobę trzecią, lecz wprowadzane do obrotu przez dostawcę pojazdów, oraz inne narzędzia służące do naprawy różnych marek pojazdów. Zadane pytania dotyczyły obu kategorii.

#### **13. Czy porozumienia między dostawcą pojazdów a członkami jego autoryzowanej sieci warsztatów mogą stanowić, że członkowie ci muszą stosować określone elektroniczne narzędzia diagnostyczne lub naprawcze lub sprzęt do napraw, serwisowania i konserwacji pojazdów, nawet jeśli równoważne narzędzia lub sprzęt są dostępne z innych źródeł?**

Zasadniczo tak. Jest mało prawdopodobne, by takie ograniczenie skutkowało naruszeniem reguł konkurencji UE<sup>21</sup>.

Korzyści skali mogą pojawić się, jeśli producent pojazdów porozumie się z producentem narzędzi, że cała sieć jego autoryzowanych warsztatów ma korzystać z tego samego narzędzia lub narzędzi. Wspólne narzędzie pozwala szybciej znaleźć wspólne rozwiązania problemów technicznych. Ponadto korzystanie przez wszystkich pracowników technicznych ze wspólnego narzędzia ułatwia organizację szkoleń. W większości przypadków stwierdzenie, że autoryzowany warsztat musi posiadać dostęp do określonego narzędzia, może być akceptowalnym kryterium jakościowym<sup>22</sup>.

#### **14. Czy wytyczne w sprawie dostępu do informacji technicznych zawarte w uzupełniających wytycznych mają również zastosowanie do producentów**

<sup>20</sup> Artykuł 5 lit a) tego rozporządzenia. Zobacz przypis nr 1 powyżej.

<sup>21</sup> W uzupełniających wytycznych (zob. przypis nr 2 powyżej) wyjaśniono zależność pomiędzy producentami narzędzi a dostawcami pojazdów. Zobacz w szczególności pkt. 23 i 24.

<sup>22</sup> W związku z tym ograniczenie nie będzie sprawiać, że porozumienia między producentem a warsztatem będą wchodzić w zakres art. 101 ust. 1 TFUE.

### **narzędzi, którzy pragną mieć dostęp do tego rodzaju informacji w celu produkcji narzędzi naprawczych dla różnych marek?**

Nie. W odniesieniu do kwestii, czy odmowa ujawnienia informacji technicznych może naruszać reguły konkurencji UE, w uzupełniających wytycznych dokonuje się rozróżnienia pomiędzy informacją techniczną, która zostanie ostatecznie wykorzystana do prowadzenia napraw i konserwacji pojazdów silnikowych, a informacją techniczną, która zostanie wykorzystana w innym celu, takim jak produkcja narzędzi<sup>23</sup>.

W odniesieniu do dostępu niezależnych warsztatów do informacji technicznych i narzędzi celem uzupełniających wytycznych jest powstrzymanie producentów pojazdów przed dyskryminowaniem niezależnych warsztatów w porównaniu z ich autoryzowanymi warsztatami pod względem dostawy podstawowych środków, które znajdują się w pełni pod kontrolą producenta lub nie są dostępne z innych źródeł<sup>24</sup>. Celem uzupełniających wytycznych jest zatem zagwarantowanie niezależnym warszatom dostępu do narzędzi naprawczych dla danej marki na takich samych zasadach, jak te obowiązujące dla członków autoryzowanych sieci.

Porozumienia między producentem pojazdów a producentem narzędzi podlegają ogólnym regułom konkurencji UE i powinny być odpowiednio oceniane<sup>25</sup>.

## **DOŚTĘP DO INFORMACJI TECHNICZNYCH**

Mimo obszernych wyjaśnień w tym zakresie zawartych w uzupełniających wytycznych<sup>26</sup>, zarówno Komisja, jak i krajowe organy ochrony konkurencji zostały zapytane o sprawy dotyczące bezpieczeństwa i ochrony, polityki cenowej i szczególnej kwestii historii serwisowania pojazdu.

### **15. Czy producent pojazdów może odmówić niezależnym podmiotom dostępu do informacji technicznych z przyczyn związanych z bezpieczeństwem lub ochroną?**

Przyjmując, że producent pojazdów może być jedynym źródłem pełnego zakresu informacji technicznych dotyczących pojazdów jego marek (i jego porozumień dotyczących dostarczania takich informacji, a zatem nie może korzystać z tzw. „bezpiecznej przystani” ustanowionej w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych), odpowiedź jest zasadniczo negatywna. W takim przypadku pozycji (niemal) monopolistycznej odmowa udzielenia informacji technicznych rzekomo z przyczyn związanych z bezpieczeństwem i ochroną zazwyczaj nie będzie zgodna z regułami konkurencji UE.

<sup>23</sup> Zobacz pkt 65, w szczególności pkt 65 lit. d) wytycznych uzupełniających; zob. przypis nr 2 powyżej.

<sup>24</sup> W tym przypadku porozumienia dotyczące autoryzowanych napraw wchodzą w zakres stosowania art. 101 TFUE.

<sup>25</sup> Dostawca pojazdów i producent narzędzi powinni zatem dokonywać oceny swoich porozumień na podstawie art. 101 i 102 TFUE, a w szczególności na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 330/2010 w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych oraz na podstawie wytycznych w sprawie ograniczeń wertykalnych, zob. przypis nr 9 powyżej.

<sup>26</sup> Zobacz w szczególności pkt 62 i kolejne uzupełniających wytycznych. Zobacz przypis nr 2 powyżej.

Od producentów pojazdów wymaga się zasadniczo udostępniania niezależnym podmiotom informacji technicznych będących jedynie w ich posiadaniu. Tylko w wyjątkowych przypadkach nieudzielenie takich informacji może być uzasadnione względami bezpieczeństwa lub ochrony<sup>27</sup>. W konkretnych przypadkach należy rozważyć niżej wymienione aspekty.

#### *Zakres informacji, których sprawa dotyczy*

Niezależne warsztaty zasadniczo znają systemy mające wpływ na bezpieczeństwo, w tym opony, układ kierowniczy, hamulce i amortyzatory, i faktycznie w przeszłości zajmowały się nimi bez widocznych negatywnych skutków dla bezpieczeństwa. Jest mało prawdopodobne, aby nałożenie ze względów bezpieczeństwa ograniczeń, które wpływają na zapewnienie części dla takich systemów, uznano za uzasadnione<sup>28</sup>.

#### *Dostępność mniej restrykcyjnych form ochrony*

*Bezpieczeństwo:* Jeśli istnieje potrzeba ograniczenia dostępu do obszaru związanego z bezpieczeństwem, który może być nieznanym niezależnym warsztatom, takiego jak układ elektryczny wysokiego napięcia, który jest specyficzny dla określonego modelu, lub technika wymiany części nadwozia z kompozytów węglowych, producent pojazdów powinien przyjąć najmniej restrykcyjne środki dla osiągnięcia pożądanego rezultatu. Przykładem może być nałożenie na niezależne warsztaty wymogu uczestnictwa w szkoleniu na temat konkretnego układu lub techniki. Jeśli producent pojazdów lub przedsiębiorstwo działające w jego imieniu organizuje takie szkolenia, niezależny warsztat nie powinien być zobowiązany do udziału w większej liczbie szkoleń niż jest to konieczne, by był w stanie pracować z układem lub opanować technikę, w odniesieniu do których został przywołany wyjątek.

*Ochrona:* W odniesieniu do informacji związanych z ochroną sprawdzenie rejestrów karnych może być często postrzegane jako odpowiedni, mniej restrykcyjny środek zapewnienia ochrony.

### **16. Czy producent pojazdów może przyznawać zniżki lub zwroty w przypadku informacji technicznych, jeśli autoryzowany warsztat kupuje określoną ilość części zamiennych lub narzędzi marki producenta pojazdów?**

Kwestia ta nie została uwzględniona w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych lub uzupełniających wytycznych. W określonych okolicznościach takie postępowanie może stanowić nadużycie pozycji dominującej, a tym samym skutkować naruszeniem reguł konkurencji UE.

Producent pojazdów może być jedynym źródłem pełnego zakresu informacji technicznych dotyczących pojazdów jego marek. Przyznawanie zniżek lub zwrotów

<sup>27</sup> Jak wyjaśniono w uzupełniających wytycznych, zasadniczo odmowa ujawnienia informacji technicznych może spowodować, że porozumienia między dostawcami pojazdów a ich autoryzowanymi warsztatami będą wchodzić w zakres art. 101 TFUE. Zobacz w szczególności pkt 63 wytycznych uzupełniających, zob. przypis nr 2 powyżej. Jednak w określonych okolicznościach dostawcy pojazdów mogą dojść do wniosku, że, nawet w razie nieujawnienia niektórych informacji, w przypadku ich porozumień można zastosować wyjątek przewidziany w art. 101 ust. 3 TFUE. Jest to jednak mało prawdopodobne w sytuacji pozycji (niemal) monopolistycznej.

<sup>28</sup> Zatem jest mało prawdopodobne, by te praktyki korzystały z wyjątku, o którym mowa w art. 101 ust. 3 TFUE.

w odniesieniu do informacji technicznych pod warunkiem, że warsztat kupuje określoną ilość części lub narzędzi marki producenta pojazdów może oznaczać, że wykorzystuje on, dzięki efektowi dźwigni, pozycję dominującą na jednym rynku w celu nieuczciwego uzyskania korzyści na innym rynku<sup>29</sup>.

#### **17. Czy można niezależnemu warsztatowi uniemożliwić dostęp do drukowanej lub elektronicznej ewidencji historii serwisowania pojazdu lub jej uaktualnianie?**

Nie, w zakresie, w jakim dostawca pojazdów i/lub jego autoryzowane warsztaty mogą być jedynym źródłem pełnej informacji o pojazdach należących do niego marek. Każda taka odmowa udzielenia dostępu do ewidencji historii obsługi mogłaby powodować, że porozumienia między dostawcą pojazdów a jego autoryzowanymi warsztatami stanowiłyby naruszenie reguł konkurencji UE.

Dostępna ewidencję czynności serwisowych i napraw, w dowolnej formie, należy traktować jako informację techniczną do celów stosowania uzupełniających wytycznych. Dostęp do takiej dokumentacji będzie zasadniczo konieczny, aby umożliwić warszatom stwierdzenie, jakie prace należy wykonać w celu realizacji harmonogramu serwisowania pojazdu.

Niepełna ewidencja czynności serwisowych i napraw może obniżyć wartość końcową pojazdu i utrudnić udowodnienie, że spełniono warunki gwarancji. Niemożność aktualizacji takiej ewidencji przez niezależne warsztaty może zniechęcić konsumentów do korzystania z usług takich warsztatów i zamknie tym podmiotom dostęp do znacznej części rynku.

### **DOŚTĘP DO AUTORYZOWANYCH SIECI**

W uzupełniających wytycznych zapisano zasadę, że poza obszarem „bezpiecznej przystani” ustanowionym w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych<sup>30</sup> sieci autoryzowanych warsztatów powinny być zasadniczo otwarte dla wszystkich przedsiębiorstw spełniających odpowiednie kryteria jakościowe<sup>31</sup>. Niemniej pojawiło się pytanie, czy określone warunki dostępu należy uznać za niemające charakteru jakościowego (a w związku z tym uznać je za warunki o charakterze ilościowym)<sup>32</sup>.

<sup>29</sup> Ogólne wytyczne dotyczące stosowania art. 102 TFUE można znaleźć w wytycznych Komisji w sprawie priorytetów, którymi Komisja będzie się kierować przy stosowaniu art. 82 Traktatu WE w odniesieniu do szkodliwych działań o charakterze praktyki wyłączającej, podejmowanych przez przedsiębiorstwa dominujące. Zobacz przypis nr 15 powyżej.

<sup>30</sup> W większości przypadków sieci autoryzowanych warsztatów producentów samochodów mogą na rynku(-ach) właściwym(-ych) przekraczać próg udziału w rynku wynoszący 30 %.

<sup>31</sup> Zobacz w szczególności pkt 70 i 71 wytycznych uzupełniających. Zobacz przypis nr 2 powyżej.

<sup>32</sup> Porozumienia dotyczące dystrybucji selektywnej podlegają wyłączeniu grupowemu, o ile udział stron w rynku nie przekracza 30 %, z zastrzeżeniem warunków określonych w rozporządzeniu, zob. pkt 46 uzupełniających wytycznych. Zobacz przypis nr 1 powyżej. Ponadto porozumienia dotyczące dystrybucji oparte na czysto jakościowych kryteriach nie wchodzą w zakres art. 101, niezależnie od wielkości udziału stron w rynku. Zobacz pkt 43 wytycznych uzupełniających (zob. przypis nr 2 powyżej).

**18. Czy dostawca pojazdów może odmówić dostępu do należącej do niego sieci autoryzowanych warsztatów ze uwagi na fakt, że dany warsztat posiada już autoryzację do naprawy pojazdów marki konkurencyjnego dostawcy?**

W zakresie dotyczącym porozumień niewchodzących w zakres „bezpiecznej przystani” ustanowionej w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze pojazdów silnikowych odpowiedź jest zasadniczo negatywna. Istniałoby wówczas prawdopodobieństwo, że porozumienia, o których mowa, powodowałyby naruszenie reguł konkurencji UE.

W zdecydowanej większości przypadków dostawcy pojazdów stosują do wyboru swoich autoryzowanych warsztatów kryteria jakościowe<sup>33</sup>. Pojawia się zatem pytanie, czy wymóg, aby nie posiadać autoryzacji do naprawiania pojazdów marek innego dostawcy, może być właściwym wymogiem jakościowym. Aby to ustalić, należy ocenić, czy wymóg ten jest obiektywny i konieczny z uwagi na charakter usługi czy też nie. Zwykle charakter usług w zakresie napraw wykonywanych na rzecz jednej marki nie wymaga, aby były one wykonywane wyłącznie przez firmy, które nie posiadają autoryzacji na wykonywanie napraw pojazdów innych marek. Zatem taki wymóg stanowi zazwyczaj kryterium niemające charakteru jakościowego, które może prowadzić do ograniczenia konkurencji na właściwym rynku, tzn. na rynku usług w zakresie napraw i konserwacji danej marki.

---

<sup>33</sup> Jak wyjaśniono w przypisie nr 32 powyżej, porozumienia dotyczące dystrybucji selektywnej zasadniczo nie wchodzą w zakres art. 101 TFUE.