



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

Małgorzata Krasnodębska-Tomkiel

DOK1-0850-1/08/MB

Warszawa, dn. 8 sierpnia 2008 r.

DG COMP	Adonis A/16889
Entrée le:	
14. 08. 2008	
Attribution: <i>E2</i>	
COPIE	

**European Commission
Office: J70 – 01/128
Directorate-General for Competition
B-1049 Brussels
Belgia**

W nawiązaniu do raportu Komisji oceniającego funkcjonowanie Rozporządzenia (WE) Nr 1400/2002 w zakresie dystrybucji i serwisowania pojazdów silnikowych oraz zbliżającego się terminu wygaśnięcia tego rozporządzenia, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów pragnie przedstawić swoje uwagi i spostrzeżenia w sprawie ustaleń niniejszego sprawozdania.

Polski organ antymonopolowy stoi na stanowisku, iż regulacje zawarte w Rozporządzeniu (EC) Nr 2790/1999 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych, wraz z przepisami Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską (art. 81 i 82 Traktatu), które to przepisy po wygaśnięciu Rozporządzenia 1400/2002 pozostałyby obowiązującymi odnośnie dystrybucji i serwisowania pojazdów, mogą okazać się niewystarczającymi regulacjami dla sektora motoryzacyjnego ze względu na ich zbyt ogólny charakter, w porównaniu z obowiązującym do dnia 31 grudnia 2008 r. rozporządzeniem 1400/2002 regulującym szczegółowo ww. zagadnienia. Brak odrębnej regulacji w zakresie sektora motoryzacyjnego może wywołać wiele poważnych konsekwencji.

Zdaniem UOKiK wygaśnięcie Rozporządzenia 1400/2002 może spowodować sytuację w której niezależne warsztaty pozbawione zostaną dostępu do danych technicznych albo dostęp ten będzie znacznie utrudniony. Posiadacze samochodów nie będą mogli swobodnie decydować o miejscu naprawy, gdyż przygotowane i wyposażone w odpowiednie know-how, niezbędne do naprawy, będą jedynie Autoryzowane Stacje Obsługi, związane z koncernami samochodowymi. Brak dostępu do informacji i wiedzy, czy też ograniczenie i utrudnienie tego dostępu spowodować może znaczne zwiększenie kosztów eksploatacji samochodów. Wygaśnięcie Rozporządzenia 1400/2002 i jego szczegółowych zapisów spowodować może wzrost cen części montowanych w pojazdach. Koszty części zamiennych z logo koncernów

samochodowych są o kilkadziesiąt procent wyższe od identycznych części produkowanych przez niezależnych producentów, często na tych samych liniach produkcyjnych. Konsekwencją wygaśnięcia Rozporządzenia może być też wzrost opłat za prace wykonywane w autoryzowanych warsztatach, w których już teraz, pod rządami obowiązującego jeszcze rozporządzenia 1400/2002 opłaty są o wiele wyższe niż w warsztatach niezależnych. Wszystkie nowe modele samochodów, wchodzące na rynek są coraz bardziej zaawansowane technologicznie. Obowiązujące rozporządzenie gwarantuje niezależnym stacjom obsługi dostęp do danych i specyfikacji technicznych, bez których w zasadzie niemożliwa jest naprawa samochodu. Po wygaśnięciu Rozporządzenia dostęp do takich danych będzie znacznie utrudniony, co przekładać się będzie na kłopoty z wykonywaniem większości napraw, a w konsekwencji migrację klientów do autoryzowanych warsztatów, z drugiej zaś strony kłopoty finansowe, redukcję zatrudnienia a nawet likwidację działalności niezależnych warsztatów. Podobnie sytuacja może się przedstawiać w przypadku niezależnych producentów części samochodowych oraz dystrybutorów, którzy ograniczą swoje inwestycje oraz produkcję części i narzędzi. Problem ten w skali Polski i innych państw Unii Europejskiej dotyczyć może szerokiego grona podmiotów. Obowiązujące Rozporządzenie 1400/2002 zmusiło Autoryzowane Stacje Obsługi do walki o klienta, który na mocy jego przepisów może skorzystać, przekazując swój samochód do naprawy Autoryzowanej Stacji Obsługi, z oryginalnych części sprzedawanych w ASO - oznakowanych logo producenta samochodu danej marki, części oryginalnych oznakowanych logo producenta części, dostarczających je na tzw. pierwszy montaż auta (tańszych o ok. 20-50%), czy też z części nieoryginalnych, posiadających unijne zaświadczenie GVO (tańszych nawet do 60%). Autoryzowane Stacje Obsługi wprowadzają liczne promocje, obniżki cen części, rabaty na usługi czy nawet darmowe przeglądy, co wpływa pozytywnie na konkurencyjność rynku. Wygaśnięcie Rozporządzenia 1400/2002 może spowodować sytuację, w których klienci mający stosunkowo nowe samochody, bojąc się utraty gwarancji nie skorzystają z usług niezależnych warsztatów, na rzecz droższych, autoryzowanych stacji.

Biorąc pod uwagę powyższe UOKiK stoi na stanowisku, iż wygaśnięcie Rozporządzenia 1400/2002, szczegółowo regulującego rynek dystrybucji i serwisowania pojazdów silnikowych i stosowanie w jego miejsce ogólnych postanowień rozporządzenia wertykalnego (EC) Nr 2790/1999 oraz przepisów art. 81 i 82 Traktatu może nie być wystarczające dla zachowania reguł konkurencji na ww. rynkach. Nie jest też wykluczone, że sytuacja na przedmiotowych rynkach może ulec pogorszeniu po wygaśnięciu Rozporządzenia 1400/2002, dlatego też zdaniem UOKiK, należałoby wydać nowe rozporządzenie regulujące w sposób szczegółowy relacje na ww. rynkach, ewentualnie umieścić w Rozporządzeniu 2790/1999 szczegółowe zapisy dotyczące dystrybucji i serwisowania pojazdów silnikowych.

