RIGHT TO REPAIR
PRAWO DO NAPRAWY

Warszawa, 09.02.2010
R2RC/2010/0001

European Commission
Directorate-General for Competition
Antitrust Registry
Ref.: HT.1021
B-1049 Brussels
Belgia

Stanowisko polskiej Koalicji na rzecz Prawa do Naprawy wobec projektu Rozporządzenia o Wyłączeniach Grupowych

W związku ze zbliżającym się terminem wygaśnięcia Rozporządzenia MV-BER 1400/2002, Polska Koalicja na rzecz Prawa do Naprawy przedstawia swoje komentarze do przedstawionego w dniu 21 grudnia 2009 roku przez Komisję Europejską projektu Rozporządzenia o Wyłączeniach Grupowych dla motoryzacyjnego rynku części, napraw i serwisu, z załącznikiem w postaci projektu Wytycznych.

W swej codziennej działalności firmy muszą mieć pewność, że reguły gry pozwolą im na skuteczne konkurowanie i że mają zagwarantowaną swobodę działalności gospodarczej. W warunkach nierównowagi sił na korzyść producentów pojazdów i w szybko zmieniającym się środowisku technicznym, kiedy to pojazdy stały się już prawdziwymi „komputerami na kołach", można to osiągnąć jedynie poprzez jasne i ścisłe przepisy sektorowe.

Decyzja Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Konkurencji, opowiadająca się za wprowadzeniem od dnia 1 czerwca 2010 roku nowej regulacji sektorowej w postaci Rozporządzenia o Wyłączeniach Grupowych dla motoryzacyjnego rynku napraw, części i serwisu wraz z zestawem Wytycznych, które zastąpi obecnie obowiązujące rozporządzenie MVBER 1400/2002 daje nadzieję na zrównanie sił rynkowych w motoryzacji.

Polska Koalicja na rzecz Prawa do Naprawy pragnie jednak uwypuklić zarówno plusy, jak i minusy projektowanych instrumentów prawnych, a także zaproponować sposoby na to, jak dostosować przyszłe prawo o ochronie konkurencji do przyszłych realiów rynku, a także jak uczynić je bardziej przyjaznym dla małych i średnich przedsiębiorstw.

ul. Warszawska 55 lok. 85, 05-075 Warszawa Wesoła, tel.+48 (0) 22 489 72 20, fax. +48 (0) 22 489 72 20
info@r2rc.pl www.r2rc.pl

Uwagi do proponowanego Rozporządzenia (Rozporządzeń) o Wyłączeniach Grupowych

Koalicja z uznaniem odnosi się do ustalenia progu udziału w rynku na poziomie 30-procentowego zarówno w przyszłym rozporządzeniu o ograniczeniu wyłączeń grupowych w odniesieniu do porozumień wertykalnych, jak i w proponowanym sektorowym rozporządzeniu o wyłączeniach grupowych. Jest to wyraźnym sygnałem, iż producenci pojazdów nie będą już dłużej bez trudności korzystać z wyłączeń grupowych dla swoich umów z dostawcami części lub autoryzowanymi warsztatami naprawczymi.
Ponadto wprowadzenie „podwójnego kryterium" (dostawca/odbiorca), zgodnie z którym zarówno dostawca, jak i nabywca nie mogą z osobna przekroczyć 30-procentowego udziału w rynku, aby ich porozumienie mogło być objęte wyłączeniem grupowym, oznacza istotne dalsze praktyczne ograniczenie przypadków porozumień korzystających z takiego wyłączenia.
Koalicja R2RC **oczekuje jednak od Komisji wpisania jeszcze dwóch poważnych ograniczeń do proponowanego sektorowego rozporządzenia o wyłączeniach grupowych**, które zagwarantują, iż w razie objęcia określonego porozumienia wyłączeniem grupowym, jego **strony będą musiały spełnić surowe przepisy dotyczące w szczególności udzielenia dostępu do informacji technicznej dla wszystkich niezależnych uczestników rynku**. Drugim przepisem powinien być **zakaz uzależniania gwarancji na pojazd od jego serwisowania, konserwowania lub naprawiania wyłącznie w sieciach warsztatów naprawczych autoryzowanych przez producenta** tego pojazdu, jak również stosowania w naprawach wyłącznie części zamiennych zaopatrzonych w logo producenta pojazdu OEM (należy zezwolić na stosowanie do napraw w okresie gwarancyjnym również innych rodzajów części zamiennych: tych samych jak wyżej lecz zaopatrzonych w logo producenta danego elementu OES oraz części o porównywalnej jakości).

Uważamy, że dla jasności i pewności prawnej, **powinny zostać wprowadzone definicje ważnych pojęć, jak „niezależni uczestnicy rynku" (Independent Operators) oraz „informacja techniczna" (Technical Information). Definicja niezależnych uczestników rynku** powinna obejmować wszystkie podmioty bezpośrednio lub pośrednio zaangażowane w naprawy, serwisowanie, konserwację, testowanie lub kontrolowanie pojazdów. **Definicję informacji technicznej**, należałoby oprzeć na istniejącej definicji „informacji niezbędnych do napraw i konserwacji" (Repair and Maintenance Information – RMI) zawartej w nowych europejskich przepisach dotyczących zatwierdzania typu w odniesieniu do pojazdów.

Jednocześnie pragniemy podkreślić, że Koalicja opowiada się za ujęciem treści odpowiadającej par. od 52 do 59 Wytycznych bezpośrednio w Rozporządzeniu. Zależy nam na legislacyjnym wzmocnieniu w ten sposób zapisów dotyczących dostępu do informacji technicznych i urządzeń diagnostycznych oraz o postanowień dotyczące nadużywania gwarancji.

Nadużywanie gwarancji (paragraf 59)

Koalicja zgadza się ze sformułowaniem zaproponowanym przez Dyrekcję Generalną ds. Konkurencji i uważa je za znaczny postęp w stosunku do obecnych sformułowań zawartych w Broszurze Wyjaśniającej do aktualnie obowiązującego Rozporządzenia MVBER 1400/2002.

Mimo to Koalicja oczekuje od Komisji **podania konkretnych przykładów postępowań, jakie należałoby uznać za nadużycie gwarancji** w celu zastrzeżenia napraw wyłącznie dla podmiotów należących do sieci naprawczych producentów pojazdów.

Ponadto **proponowane sformułowanie „wszystkie naprawy" należy zastąpić przez „regularne przeglądy i naprawy" i uściślić w następujący sposób**:
[…] Gwarancji należy udzielać bez przymuszania konsumenta do przeprowadzania regularnych przeglądów i konserwacji w określonej sieci warsztatów naprawczych oraz stosowania wyłącznie części zamiennych zaopatrzonych w logo producenta pojazdu OEM. Powinno to dotyczyć wszystkich gwarancji związanych z zakupem pojazdu - niezależnie od tego, czy przywileje gwarancyjne są „dorzucone" bez dodatkowych opłat, czy też udzielone za opłatą nie odzwierciedlającą rzeczywistej wartości dodatkowej zawartej w gwarancji. Powinno to także dotyczyć wszystkich warunków gwarancji, gdyż stawianie konsumentowi wymogu korzystania tylko z określonej, stałej sieci warsztatów naprawczych w żadnym razie nie może być konieczne dla uzyskania korzyści przez konsumenta.

Umowy dotyczące narzędzi i podwykonawstwa (paragraf 22+ MINI BER art. 5(b))

Koalicja R2RC przychylnie odnosi się do decyzji Komisji o zablokowaniu restrykcji nakładanych przez producenta pojazdu na dostawcę części, a mających na celu ograniczenie temu ostatniemu możliwości dostarczania wyrobów na wtórny rynek części, napraw i serwisu. Niemniej jednak Koalicja wskazuje, że **sformułowanie użyte przez Komisję można byłoby dopracować i rozszerzyć, aby wyeliminować luki prawne** mogące poważnie wypaczyć intencje decydentów w tej ważnej sprawie.

Swoboda autoryzowanych warsztatów naprawczych w zakresie pozyskiwania części u niezależnych dystrybutorów (zakazy konkurencji i progi udziału w rynku) (paragraf 35)

Koalicja zgadza się ze stanowiskiem Komisji w kwestii zakazu zobowiązania do utrzymywania tylko jednej marki. Daje to autoryzowanym warsztatom naprawczym

swobodę zaopatrywania się w części zamienne u niezależnych dystrybutorów części i jest już wbudowane w przyszłe „Rozporządzenie o ograniczeniu wyłączeń grupowych w stosunku do porozumień wertykalnych". Ponadto Koalicja zgadza się też z wyjaśnieniem zamieszczonym w Wytycznych przez służby Komisji, że w większości przypadków udział dostawcy części w rynku lub rynku autoryzowanym prawdopodobnie przekroczy 30%, co *de facto* wyklucza możliwość objęcia porozumienia wyłączeniem grupowym.

Swoboda autoryzowanych warsztatów naprawczych w zakresie dostarczania (sprzedaży) części zmonopolizowanych
Dostęp do części zmonopolizowanych na szczeblu hurtowni (paragraf 21 + MINI BER art.5(a))

Koalicja R2RC zgadza się z poglądem Komisji, iż nie powinno być żadnych ograniczeń w sprzedaży części zamiennych niezależnym warsztatom naprawczym przez podmiot należący do selektywnego systemu dystrybucji, gdyż niektóre części można pozyskać tylko od producentów pojazdów i na rynku nie istnieją ich odpowiedniki (tak zwane części zmonopolizowane).

Jednakże Koalicja stoi na stanowisku, że **dla równości szans na rynku serwisu i napraw zarówno autoryzowane, jak i niezależne warsztaty naprawcze powinny mieć możność zaopatrywania się w części po cenach hurtowych i na szczeblu hurtowników**. Przynajmniej dla tych części, które nie posiadają odpowiedników oferowanych przez dostawców alternatywnych (części zmonopolizowanych) oznacza to założenie, że niezależne warsztaty naprawcze mają do nich dostęp nie tylko u autoryzowanych warsztatów naprawczych, ale także u producentów pojazdów i niezależnych dystrybutorów części.

Ponieważ warsztaty zwykle wolą zaopatrywać się we wszystkie części potrzebne do konkretnej naprawy w jednym, wybranym przez siebie źródle, **odmowę ich udostępnienia niezależnym dystrybutorom obsługującym warsztaty naprawcze używające ich do napraw lub przeglądów pojazdów należy uznać za pośrednie ograniczenie dostępu niezależnych warsztatów naprawczych** do tych części.

Brak dostępu niezależnych dystrybutorów do części zmonopolizowanych mógłby bardzo pogorszyć rynkową pozycję niezależnych warsztatów naprawczych. Takie odcięcie niezależnych warsztatów od rynku prawdopodobnie skończy się tym, że umowy dotyczące autoryzowanych napraw zostaną objęte działaniem art. 101(1) Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFEU), nawet jeśli będą one bazować na selekcji jakościowej. Poprawa skuteczności i wydajności, jakiej zwykle można by oczekiwać w przypadku umów o naprawy autoryzowane, mogłaby nie skompensować

takich antykonkurencyjnych efektów i w rezultacie umowy takie nie spełniłyby warunków określonych w art. 101(3) TFEU.

Swoboda dostarczania części przez niezależnych dystrybutorów warsztatom autoryzowanym (paragraf 19+ 23 + MINI BER art.5(c))

Koalicja popiera podejście Komisji Europejskiej do kwestii dostępności konkurujących ze sobą marek części zamiennych na rynku części, napraw i serwisu. Koalicja prosi Komisję o precyzyjne wskazanie, że „oryginalne części zamienne" mogą być zarówno częściami opatrzonymi logo producenta pojazdu, jak i częściami opatrzonymi logo rzeczywistego producenta części, a wykonanymi zgodnie ze specyfikacjami producentów pojazdów. **Ponadto zasadnym jest dodanie definicji oryginalnych części i części porównywalnej jakości.**

Co się tyczy „części o porównywalnej jakości", to ponieważ definicja podana pod koniec art. 24 aktualnego rozporządzenia BER 1400/2002 rzeczywiście przyczyniła się do rozwoju konkurencji w handlu częściami zamiennymi, Koalicja chętnie widziałaby skorzystanie z tego samego sformułowania stanowiącego, iż częściami zamiennymi o porównywalnej jakości są części wykonane przez jakiekolwiek przedsiębiorstwo, które w każdej chwili jest w stanie potwierdzić, że ich jakość jest porównywalna z jakością podzespołów użytych do fabrycznego montażu pojazdu.

Dostęp niezależnych uczestników rynku do informacji technicznych (paragraf 52 – 57)

W kwestii dostępu do informacji technicznych, Koalicja R2RC pozytywnie przyjmuje jasne odwołanie się w tym względzie do przepisów o zatwierdzaniu typu zarówno samochodów osobowych, jak pojazdów ciężkich.

Koalicja uznaje też za słuszne odwołanie się do „niezależnych uczestników" w tytule rozdziału traktującego o dostępie do informacji technicznych. Tym niemniej Koalicja prosi Komisję, żeby **w celu zachowania spójności przepisów utrzymać to samo sformułowanie w całym tekście aktu prawnego**. Co zaś się tyczy dostępu do informacji technicznych, **we wszystkich miejscach określenie „niezależny warsztat naprawczy" (*independent repairer*) należy zastąpić określeniem „niezależny uczestnik rynku" (*independent operator*).**

Ponadto Komisja w projektowanych Wytycznych przewidziała test, którego celem jest określenie, czy nieujawnienie określonej informacji może skutkować poddaniem

porozumienia działaniu art. 101 Traktatu. W tej sprawie **Koalicja nalega, żeby Komisja usunęła ostatnie kryterium testu, czy dana informacja jest informacją techniczną związaną z naprawą, czy informacją innego rodzaju, np. „informacją handlową". W rzeczy samej, użyte sformułowanie może stać się furtką dla wielu nadużyć** ze strony producentów pojazdów, odmawiających udostępnienia informacji technicznych.
Koalicja oczekuje również wyjaśnienia, czy kryteria te należy rozumieć rozdzielnie, czy też łącznie.

W kwestii istoty „informacji technicznych" Koalicja pochwala próby Komisji przytoczenia konkretnych przykładów. Niemniej jednak Koalicja jest przekonana, że gdyby wprowadzić ogólną definicję „informacji technicznych", opartą na definicji „informacji związanych z naprawami i konserwacją" podanej w art. 3(14) Rozporządzenia 715/2007, kwestia ta stałaby się klarowna dla wszystkich uczestników rynku, w tym także producentów pojazdów. Mimo to należałoby jednak podać dalsze przykłady informacji technicznych, np. technologię napraw nadwozia, technologię napraw tymczasowych, plany i harmonogramy serwisu oraz jego elektroniczną historię, jednoznaczną identyfikację pojazdu i części oraz materiały szkoleniowe.

Ponadto Koalicja jest zdania, że **należy wprowadzić jednoznaczne sformułowanie określające sposób, w jaki niezależni uczestnicy rynku uzyskiwaliby dostęp do informacji technicznych**:

> *Niezależnym uczestnikom rynku należy otworzyć dostęp do informacji w sposób niedyskryminujący, bezzwłoczny i proporcjonalny, a informacje muszą być przedstawione w formie umożliwiającej ich wykorzystanie. Dla potrzeb redystrybucji i ponownej publikacji informacji w formie baz danych, niezależni uczestnicy rynku powinni otrzymywać informacje w postaci masowej.*

Dostęp producentów narzędzi diagnostycznych i urządzeń testowych do informacji technicznych (paragraf 58)

Koalicja R2RC sądzi także, że **sformułowanie zaproponowane przez Komisję nie docenia roli i potrzeb wielu uczestników rynku (wydawców, dystrybutorów i dostawców części), którzy bezpośrednio lub pośrednio biorą udział w dostarczaniu informacji technicznych niezależnym warsztatom naprawczym.** Wszyscy oni potrzebują informacji technicznych w postaci masowej, w formacie nadającym się do przetwarzania, a nie w postaci przygotowanej dla udostępnienia pojedynczemu

użytkownikowi. Wreszcie, **aby zagwarantować wszystkim uczestnikom rynku rzeczywiście identyczne warunki gry rynkowej, w szczególności na szczeblu napraw, Komisja w paragrafie 58 powinna sprecyzować, że udostępniane narzędzia diagnostyczne i urządzenia testowe nie mogą odbiegać pod względem zakresu funkcji i sposobu funkcjonowania od udostępnianych autoryzowanym warsztatom naprawczym.**

Koalicja R2RC popiera także sformułowania dotyczące swobody dostarczania na IAM przez producentów oryginalnych części i narzędzi oraz dostęp przez niezależnych dystrybutorów do dostawców oryginalnych części i narzędzi.

Z wyrazami szacunku,

Alfred Franke
Koalicja na Rzecz Prawa do Naprawy R2RC

ul. Warszawska 55 lok. 85, 05-075 Warszawa Wesoła, tel.+48 (0) 22 489 72 20, fax. +48 (0) 22 489 72 20
info@r2rc.pl www.r2rc.pl

RIGHT TO REPAIR
PRAWO DO NAPRAWY

Członkowie polskiej Koalicji na Rzecz Prawa do Naprawy R2RC

Federacja Konsumentów jest niezależną organizacją pozarządową, której głównym celem jest ochrona indywidualnego konsumenta w Polsce. Obejmuje swoim zasięgiem terytorium Polski poprzez sieć 48 oddziałów terenowych, będących poradniami konsumenckimi.
Trudno sobie wyobrazić obszar życia społecznego, który nie byłby związany z ochroną konsumenta. Celem Federacji jest aktywna i wiarygodna pomoc polskim konsumentom.
Prezes: Małgorzata Niepokulczycka www.federacja-konsumentow.org.pl

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów jest organizacją samorządu gospodarczego zrzeszającą na zasadzie dobrowolności polskie podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Celem Izby jest tworzenie warunków sprzyjających funkcjonowaniu i rozwojowi podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.
Prezes: Kazimierz Zbylut www.piskp.pl

Organizacja ubezpieczeniowego samorządu gospodarczego, do którego przynależność towarzystw ubezpieczeniowych jest obowiązkowa. Chroni i reprezentuje wspólne interesy swoich członków wobec organów władzy i administracji państwowej. Izba prowadzi działania na rzecz rynku ubezpieczeniowego, m.in.: uczestniczy w pracach związanych z kodyfikacją prawa ubezpieczeniowego, współpracuje z wieloma krajowymi i zagranicznymi instytucjami, zleca realizację oraz wydaje ekspertyzy i opinie.
Prezes: J. Grzegorz Prądzyński www.piu.org.pl

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych jest organizacją niezależnych firm zajmujących się dystrybucją i produkcją samochodowych części zamiennych. Głównym zadaniem stowarzyszenia jest reprezentacja środowiska niezależnego rynku w kontaktach z rządem, parlamentem, organizacjami oraz firmami krajowymi i międzynarodowymi. Celem tego działania jest z kolei poszerzenie i ochrona rynku samochodowych części zamiennych.
Prezes: Alfred Franke www.sdcm.pl

Stowarzyszenie zrzesza firmy działających w branży wyposażenia warsztatowego, będą jednocześnie reprezentacją tego środowiska. Zaproszenie do udziału w Stowarzyszeniu jest kierowane do wszystkich firm zajmujących się produkcją i dystrybucją wyposażenia warsztatowego.
Prezes: Rafał Sosnowski www.stm.org.pl

Stowarzyszenie polskich warsztatow samochodowych. Zostało powołane w celu ochrony praw i interesów oraz reprezentowania członków, tworzenia warunków dla wprowadzania nowoczesnych technologii dla poprawy konkurencyjności warsztatów niezależnych.
Zarząd Stowarzyszenia: Piotr Tochowicz, Leszek Żurek www.snws.pl

ul. Warszawska 55 lok. 85, 05-075 Warszawa Wesoła, tel.+48 (0) 22 489 72 20, fax. +48 (0) 22 489 72 20
info@r2rc.pl www.r2rc.pl