



Związek Dealerów Samochodów
Address: ul. Podchorążych 83
02-722 Warszawa, Polska
Mail: Biuro@zds.org.pl
Register ID: 68688172988-94

STANOWISKO ZWIĄZKU DEALERÓW SAMOCHODÓW

w sprawie

opublikowanego w dniu 21 grudnia 2009 roku

projektu Rozporządzenia Komisji (WE) w sprawie stosowania art.101 ust.3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych

W związku z opublikowanym w dniu 21 grudnia 2009 roku projektem Rozporządzenia Komisji (WE) w sprawie stosowania art. 101 ust.3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych, Związek Dealerów Samochodów przedstawia swoje opinie, wnioski i propozycje dotyczące rozwiązań prawnych przewidzianych w powyższym projekcie, zwłaszcza w zakresie utrzymania konkurencyjności na rynku dystrybucji samochodów i usług serwisowych.

Związek Dealerów Samochodów reprezentujący polskich przedsiębiorców działających w sektorze dystrybucji samochodów i usług serwisowych stoi niezmiennie na stanowisku, że Rozporządzenie 1400/2002 po jego wygaśnięciu 31 maja 2010 roku powinno zostać zastąpione kolejnym specyficznym dla branży motoryzacyjnej rozporządzeniem wyłączającym, uzupełnionym o rozwiązania prawne mające na celu zwiększenie niezależności przedsiębiorców działających w zakresie autoryzowanej sprzedaży i serwisowania samochodów. Związek Dealerów Samochodów stanowczo protestuje przeciwko nie wzięciu przez Komisję Europejską pod uwagę dziesiątek uwag i opinii przygotowywanych w ostatnich latach przez europejskie organizacje i stowarzyszenia dealerskie w których zwracano uwagę na szkodliwość dla rozwoju konkurencji na rynku dystrybucji samochodów i usług serwisowych likwidacji postanowień Rozporządzenia 1400/2002 i zastąpienia go postanowieniami Rozporządzenia Generalnego 2790/99, dotyczącego całego rynku, bez uwzględnienia specyfiki branży motoryzacyjnej.

Związek Dealerów Samochodów stanowczo oświadcza, że rynek motoryzacyjny potrzebuje kontynuacji uregulowań prawnych zbliżonych do funkcjonującego dziś rozporządzenia, aby zachować warunki konkurencyjności i ograniczyć możliwość monopolistycznych praktyk producentów samochodów, a tym samym poprawić dostępność produktów dla klientów końcowych oraz warunki działalności gospodarczej firm dealerskich.

Stanowisko Związku Dealerów Samochodów skupia się na wymienieniu kilku najważniejszych konsekwencji, które zostaną wywołane przez ewentualne wprowadzenie w życie postanowień opublikowanego projektu:

1. Możliwość zakazu lub ograniczenia wielomarkowości

Jednym z najważniejszym z pro konkurencyjnych uregulowań prawnych wprowadzonych przez obecne Rozporządzenie 1400/2002 jest możliwość nieograniczonej przez producentów wielomarkowości sprzedaży samochodów. KE oceniła jednak, że zezwolenie na wielomarkowość salonów wprowadzone przez Rozporządzenie nie spełniło swojej prokonkurencyjnej roli i zostało w zbyt małym stopniu wykorzystane przez dealerów. Komisja stwierdziła, że taki sam rozwój wielomarkowości zostałby wymuszony przez obecne trendy rynkowe bez udziału postanowień Rozporządzenia. W związku z tym usunęła z projektu nowych uregulowań prawnych jakiegokolwiek specyficzne postanowienia dotyczące wielomarkowości w dystrybucji samochodów oraz usług serwisowych i poddała wielomarkowość postanowieniom ogólnego rozporządzenia wyłączonego. Z perspektywy polskiego rynku dealerskiego trzeba uznać stwierdzenia Komisji za całkowicie mylne, a wynikające z nich konsekwencje prawne za niezwykle groźne dla konkurencyjności rynku sprzedaży samochodów. Należy stwierdzić, że większość działających w Polsce marek wolumenowych i luksusowych jest mocno nieprzychylnie nastawiona do multibrandingu. Związek Dealerów Samochodów mógłby wskazać dziesiątki przykładów korespondencji kierowanej przez koncerny do swoich dealerów zainteresowanych rozszerzeniem oferty o nową markę, w której w dość jednoznaczny sposób odradzano dealerom takie pomysły. Pomimo tych niezgodnych z prawem i dobrymi obyczajami praktyk, wielomarkowość rozwija się w Polsce wolno, lecz konsekwentnie. I nie ma najmniejszej wątpliwości, że przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności i dostępności dla klientów nowo wchodzących na rynek marek.

Związek Dealerów Samochodów stanowczo protestuje przeciwko proponowanym przez KE uregulowaniom prawnym dotyczącym wielomarkowości. Dopuszczalne w nowym porządku prawnym, który będzie obowiązywał w sektorze sprzedaży samochodów od 1 czerwca 2013 roku, a w sektorze serwisów od 1 czerwca 2010 roku, rozwiązania umożliwią producentom i importerom samochodów m.in. wprowadzanie pięcioletniego nakazu jednomarkowości oraz nakazu zaopatrywania się w 80 procentach u jednego dystrybutora. W praktyce doprowadzić to może do całkowitej kontroli importera nad dealerem i możliwość zakazania mu w każdej chwili wielomarkowości. I nic nie zmienia tu zapisy dokumentu „Uzupełniające wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych” opublikowanego także w dniu 21 grudnia 2009 roku, mówiące, że w niektórych przypadkach takie postępowanie producentów i importerów mogą nie podlegać wyłączeniu. Dopuszczalna

przez KE całkowita dowolność interpretacji tych przypadków stawia pojedynczego dealera na z góry przegranej pozycji w konfrontacji z koncernem samochodowym.

Związek Dealerów Samochodów stanowczo domaga się utrzymania rozwiązań prawnych mających na celu zapewnienie dealerom samochodów bezwzględno prawa do wielomarkowości bezpośrednio w nowym rozporządzeniu specyficznym dla branży pojazdów silnikowych, a nie poddawanie tej kwestii ogólnym rozwiązaniom nowego General BER.

Pozostawienie kwestii wielomarkowości jedynie zapisom w General BER może spowodować niekorzystne efekty dla przedsiębiorców dealerskich, którzy skorzystali z dobrodziejstw unijnego ustawodawstwa i może pozwolić producentom i importerom przy podpisywaniu nowych umów wertykalnych na próbę likwidacji wielomarkowości w istniejących salonach. W kontekście tym dodatkowo sprzeciw budzą całkowicie niejasne i niejednoznaczne stwierdzenia dotyczące wielomarkowości występujące w dokumencie „Uzupełniające wytyczne...”, zwłaszcza w zakresie niejednoznaczności interpretacji dotyczącej możliwości 5-letniego okresu zakazu wielomarkowości. Związek Dealerów Samochodów stanowczo domaga się precyzyjnego i jednoznacznego określenia uwarunkowań stosowania nowego prawa w zakresie wielomarkowości. Niedopuszczalna byłaby choćby interpretacja dopuszczająca zakaz wielomarkowości w stosunku do firm, które obecnie są już firmami wielomarkowymi.

Związek Dealerów Samochodów pragnie podkreślić, że inicjatywy prawne Komisji prowadzące do faktycznego wyeliminowania wielomarkowości salonów samochodowych należy traktować jako działania przeciw idei konkurencji i interesom konsumentów, a więc jako niezgodne z literą i duchem Traktatu Lizbońskiego. W tym kontekście Związek Dealerów Samochodów domaga się pozostawienia zapisów o zakazie ograniczania wielomarkowości w specyficznym rozporządzeniu wyłączającym dotyczącym sektora pojazdów silnikowych i nie regulowania wielomarkowości zapisami wyłączenia ogólnego.

2. Ponowne wprowadzenie „klauzuli lokalizacji”

Ważnym osiągnięciem aktualnie obowiązującego systemu prawnego była nieograniczona możliwość otwierania dodatkowych placówek handlowych i serwisowych przez autoryzowanych dealerów na obszarze całego EOG. Trzeba zgodzić się z ocenami Komisji, że zapis ten nie był zbyt często wykorzystywany przez europejskich dealerów. Ale trzeba też stwierdzić, że przepis ten funkcjonuje na rynku dopiero od 4 lat i jest zupełnie nowatorski dla mentalności przedsiębiorców dealerskich, kształtowanej w okresie ostatnich kilkadziesiąt lat. Wolność dealerów w zakładaniu dodatkowych punktów sprzedaży i wydania jest bardzo istotna dla klientów zwłaszcza z mniejszych miejscowościach, gdzie budowa salonów dealerskich o pełnych standardach może nie być uzasadniona ekonomicznie.

Związek Dealerów Samochodów stanowczo opowiada się za utrzymaniem prawa dealerów do zakładania dodatkowych placówek sprzedaży i wydania bez konieczności uzyskiwania zgody importera i jest pewny, że zjawisko zakładania nowych placówek o niższych standardach będzie się konsekwentnie rozwijać, zwiększając dostępność oferty pojazdów mechanicznych dla konsumentów z rynku UE. Tym samym Związek Dealerów Samochodów wzywa KE do utrzymania zapisów umożliwiających dalsze

funkcjonowanie wolności zakładania placówek przez autoryzowanych dealerów samochodów i stacje serwisowe.

3. Likwidacja klauzul ochronnych umów dealerskich

Kolejnym niezmiernie istotnym osiągnięciem rozporządzenia 1400/2002 jest zapewnienie większego bezpieczeństwa biznesowego przedsiębiorcom dealerskim poprzez zapewnienie w umowach tzw. klauzul ochronnych, by w ten sposób zachęcić ich do działań prokonkurencyjnych. W żaden sposób nie można zgodzić się z tezą KE, że nawet przy braku opisanych w obecnym Rozporządzeniu „klauzul ochronnych” (minimalny dwuletni okres wypowiedzenia umowy dealerskiej, pisemne uzasadnienie powodów wypowiedzenia, obowiązek arbitrażu w sporach między stronami umowy dealerskiej) producenci i importerzy będą postępować zgodnie z rozsądkiem biznesowym i nie podejmować wobec dealerów działań kładących za działania prokonkurencyjne. Nie można także pominąć faktu, który Komisja do tej pory wielokrotnie podkreślała w swoich dokumentach konieczności ochrony ogromnych inwestycji finansowych MSP rynku dealerskiego, które to inwestycje nierzadko sięgają kilkudziesięciu milionów złotych. Brak podobnej jak w obecnym rozporządzeniu, wzmocnionej ochrony prawnej umów wertykalnych przyczyni się do rezygnacji z działań rozwojowych w tym obszarze biznesowym, a tym samym wywoła procesy ograniczające konkurencyjność rynku i w nieodległym horyzoncie czasowych spowoduje ograniczenia w swobodzie dostępności pojazdów samochodowych dla konsumentów rynków UE.

Związek Dealerów Samochodów wyraża stanowczy sprzeciw wobec usunięcia „klauzul ochronnych umów dealerskich” z projektu nowych rozwiązań prawnych i wzywa Komisję do ich przywrócenia w ostatecznej treści nowego Rozporządzenia.

Stanowczy protest Związku Dealerów Samochodów wywołuje także zapowiedź realizacji zastąpienia tychże klauzul przez dobrowolne „kodeksy dobrych praktyk”. Jeszcze większy protest wzbudza fakt, że pomimo wielokrotnych zapewnień Komisji o tym, że kodeksy te zostaną zaproponowane i wynegocjowane wspólnie przez środowiska producentów samochodów i dealerów na szczeblu europejskim lub szczeblach krajowych, KE faktycznie przyjęła jako obowiązujący Kodeks Dobrych Praktyk zaproponowany przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów ACEA, ustalony bez koniecznych konsultacji, arbitralnie i będący raczej propozycją rozwiązań niż rozwiązaniem. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że ACEA jest organizacją dobrowolną do której nie należy wiele firm motoryzacyjnych działających na rynku europejskim jak choćby KIA czy Hyundai.

W przypadku braku powrotu do umieszczenia „klauzul ochronnych umów dealerskich” bezpośrednio w nowym rozporządzeniu, Związek Dealerów Samochodów domaga się ustalenia Kodeksu Dobrych Praktyk przez organizacje reprezentujące dealerów oraz producentów i importerów samochodów na szczeblu krajowym pod patronatem krajowych organów ds. konkurencji. Rozwiązanie takie zapewni możliwość przynajmniej teoretycznego stosowania takowych kodeksów przez wszystkich uczestników rynków właściwych. Trudno bowiem wyobrazić sobie sytuację, w której polscy dealerzy Forda będą traktowani przez polski oddział koncernu zgodnie z Kodeksem Dobrych Praktyk ACEA, a dealerzy KIA czy Hyundaia już nie.

4. Podsumowanie

Związek Dealerów Samochodów reprezentujący interesy polskich dealerów samochodów stwierdza, że treść opublikowanego przez KE projektu rozwiązań prawnych, które mają obowiązywać europejską branżę motoryzacyjną od 31 maja 2010 roku wywołuje stanowczy sprzeciw tych przedsiębiorców i obawy o zaprzepaszczenie osiągnięć ponad trzydziestoletniej prokonkurencyjnej polityki Komisji. Poza wymienionymi wyżej zmianami protest wzbudza także całkowicie niejednoznaczna interpretacja poszczególnych przepisów zawarta w dokumencie „Uzupełniające wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych” opublikowanym w dniu 21 grudnia 2009 roku. Opisane w dokumencie wytyczne są całkowicie niejasne, niejednoznaczne i otwarte na prawie całkowicie dowolne interpretacje, wskazujące na zgodność lub niezgodność postanowień umownych z duchem konkurencji wynikającym z art. 101 Traktatu o Unii Europejskiej. Tego typu konsekwencje działań Komisji są całkowicie niedopuszczalne i sprzeczne z dotychczasową Jej prokonkurencyjną polityką, której jednym z istotnych elementów była obrona słabszych uczestników rynku, jakimi są małe i średnie przedsiębiorstwa stanowiące ponad 90 procent całej europejskiej branży dealerów i serwisów samochodowych, przed antykonkurencyjnymi praktykami koncernów samochodowych. Zgodnie z duchem „Uzupełniających wytycznych...” Komisja chce, aby interpretację zgodności z prawem postanowień umów dealerskich przygotowywały strony tych porozumień wertykalnych, bez jakiegokolwiek ingerencji wspólnotowych czy krajowych organów ds. konkurencji. Polityka taka, czyli odcięcie się przez KE w sprawie interpretacji „antykonkurencyjności” zapisów w nowych umowach dealerskich, z góry osłabia pozycję negocjacyjną strony dealerskiej i serwisowej w tych rozmowach, nie tylko ze względu na siłę ekonomiczną koncernów samochodowych, ale także możliwość przeznaczenia o wiele większych środków na stojące po stronie producentów kancelarie prawne i konsultingowe.

Związek Dealerów Samochodów w imieniu polskich przedsiębiorców rynku dystrybucji samochodów i usług serwisowych domaga się ponownego dokładnego rozważenia argumentów przedkładanych Komisji przez samorządowe organizacje motoryzacyjne w latach 2007 -2009. Wydaje się bowiem, że przekazane Komisji fakty, statystyki i opinie jednoznacznie wskazujące na pozytywny kierunek rozwoju rynku spowodowany funkcjonowaniem rozporządzenia, zostały przez autorów projektu całkowicie zignorowane. Związek Dealerów Samochodów stanowczo opowiada się przeciwko proponowanym przez KE nowym rozwiązaniom prawnym zawartym m.in. w projektach dokumentów z 21 grudnia 2009 roku i wzywa KE do przedłużenia rozwiązań prawnych rozporządzenia 1400/2002 gwarantujących wysoki stopień konkurencyjności rynku motoryzacyjnego i swobody gospodarcze przedsiębiorstw na nim działających do 31 maja 2020 roku.