

## Fundacja

## MULTI-EXPERT

omawia

## Nowe GVO'2010 – ostateczne ustalenia

W ostatnich dniach maja 2010 r. Komisja Europejska opublikowała tekst nowego motoryzacyjnego wyłączenia blokowego GVO nr 461/2010, tym samym ostatecznie został ustalony stan prawny obowiązujący w następnych latach. Mimo intensywnej akcji lobbującej, zwłaszcza ze strony stowarzyszeń reprezentujących dealerów samochodów, oraz mimo majowej uchwały Parlamentu Europejskiego, który proponował wprowadzić wiele prorynkowych modyfikacji do projektu GVO, Komisja Europejska de facto zachowała zapisy przedstawione do konsultacji społecznych w projekcie opublikowanym 21 grudnia ub.r.

Porostaje nam przedstawić Czytelnikom „Nowoczesnego Warsztatu” ustalony stan prawny.

### Krótko – w sprawie sprzedaży samochodów

Tak jak Komisja Europejska zapowiadała, przepisy dotychczasowego GVO motoryzacyjnego 1400/2002 zostają w zakresie dystrybucji aut przedłużone na 3 lata, po czym nie będzie już „specjalnego” GVO dla sektora motoryzacji. Od 1 czerwca 2013 r. sektor sprzedaży aut nowych będzie podlegał tzw. GVO ogólnemu nr 330/2010, a więc takim samym zasadom konkurencji, jakie obowiązują we wszystkich innych sektorach handlu, bez żadnych specjalnych wyjątków czy dodatkowych „motoryzacyjnych” reguł.

Sytuację w zakresie sprzedaży aut nowych przedstawia poglądowo rys. 1, przy czym założono tu, że nie jest prawdopodob-

ko dla obsługi posprzedażnej: serwis i części zamienne).

Po drugie, występuje tu dodatkowa komplikacja, która utrudnia jednoznaczna interpretację zagadnienia – uzależnienie stosowania wyłączeń GVO od udziału w „rynku właściwym”. Otóż, jeśli udział danego dostawcy (czyli np. producenta samochodów X) lub dystrybutora (np. jego ASO) w „rynku właściwym” (w przypadku marki X będzie to rynek usług naprawczych aut marki X i rynek części zamiennych do marki X) przekracza 30% – a należy przypuszczać, że zwykle będzie przekraczać – wtedy na mocy GVO 330/2010 nie należy stosować zapisów wyłączeń blokowych GVO, lecz bezpośrednio używać tzw. zapisów traktatowych.



Adrian R. Sklorz

**i zakazane są wszelkie porozumienia między przedsiębiorstwami, (...) wszelkie praktyki uzgodnione, (...) których celem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji wewnątrz rynku wewnętrznego (...)**

Problemem w sytuacjach spornych jest pojemność i ogólnikowość takiego zapisu. Nawet tak wyspecjalizowane instytucje, jak krajowe urzędy ds. konkurencji (w Polsce

Rys. 1. Takie zasady obowiązują w zakresie sprzedaży nowych aut. (założenie: udział marki X w „rynku właściwym” aut nowych poniżej 30%).

Wyłączenie „ogólne”	GVO 330/2010	31.05.2022
Wyłączenie blokowe dla samej motoryzacji	GVO 1400/2002	
31.05.2013		

ne, by udział jakiegokolwiek producenta pojazdów w tzw. rynku właściwym aut nowych mógł przekroczyć 30%, bo w tym wypadku „udział w rynku właściwym” dla marki X jest obliczany jako procentowy udział sprzedaży nowych aut marki X w ogólnej sprzedaży aut danego segmentu w danym kraju, więc tylko wyjątkowo gdzieś może się zdarzyć, np. Skoda w Czechach – wartość wyższa od 30%.

### Krótko – w sprawie serwisu aut i części zamiennych

Tu sytuacja jest zasadniczo odmienna. Po pierwsze, nie ma przedłużenia staro GVO 1400/2002, tylko już od dnia 1 czerwca br. w zakresie serwisu i dystrybucji części zamiennych wchodzi jednocześnie w życie i mają być stosowane równolegle zasady nowego GVO tzw. ogólnego 330/2010 (czyli tego, które dotyczy wszystkich sektorów handlu), jak i zasady nowego GVO tzw. motoryzacyjnego 461/2010 (czyli takiego, które dodaje jakieś specjalne reguły dla samej branży samochodowej, ale tyl-

Tę bardziej skomplikowaną sytuację obrazowano na kolejnym rys. 2 (mniej prawdopodobny przypadek udziału poniżej 30% w „rynku właściwym”) oraz na rys. 3 (bardziej prawdopodobny przypadek udziału ponad 30%).

### „Zapisy traktatowe” nt. konkurencji

Ponieważ może się okazać, że w zakresie wolnej konkurencji w motoryzacji trzeba się będzie odwoływać nie do bardziej szczegółowych zapisów któregoś GVO, ale do bardzo ogólnikowych zapisów tzw. traktatowych, przypomnijmy je w skrócie naszym Czytelnikom.

Otóż, zgodnie z treścią ust.1 dawnego art.81 Traktatu Ustanawiającego Unię Europejską, a obecnie ust.1 art.101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE, czyli tzw. Traktatu Lizbońskiego) powinna w każdej branży obowiązywać pełna wolna konkurencja, opisana w następujący sposób:

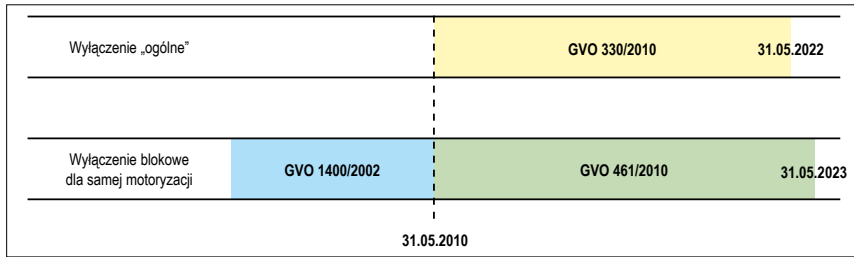
„Niezgodne z rynkiem wewnętrznym

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta UOKiK), mają problem z jego interpretacją w konkretnych sytuacjach, a co dopiero ma powiedzieć pojedynczy warsztat w konfrontacji z producentem samochodów czy sędzią sądu rejonowego, któremu przyszedłoby rozstrzygać spór pomiędzy nimi?

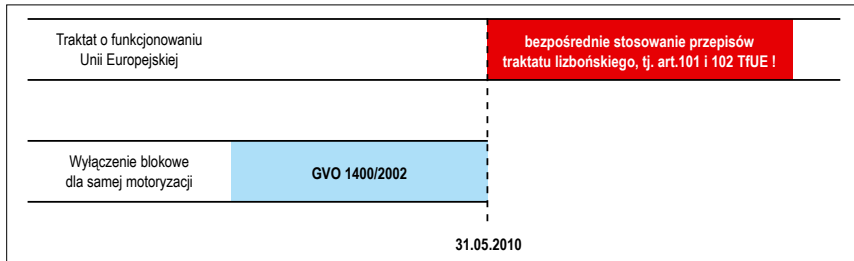
### Kto korzysta na zmianach GVO w zakresie sprzedaży nowych aut?

Kto korzysta na zmianach GVO w zakresie sprzedaży nowych aut? Wyłącznie konkerny samochodowe (producenti aut) i nawet nie kryją one zadowolenia ze zmian do jakich dała im się przekonać Komisja Europejska. W praktyce to nie musi być masowo odczuwalne na rynku, bo siła ekonomiczna koncernów samochodowych w konfrontacji z dealerami aut jest tak duża, że potrafiły one w praktyce wymóc wiele więcej, niż by to wynikało z samej litery starego GVO motoryzacyjnego 1400/2002. Tym niemniej, silniejsi dealerzy sięgali dotąd po uprawnienia wynikające z GVO 1400/2002 i czasem

Rys. 2. Takie zasady obowiązują w zakresie napraw samochodów i części zamiennych, ale tylko w przypadku, gdy udział producenta aut marki X lub w rynku dostaw części zamiennych do aut marki X nie przekracza 30%.



Rys. 3. Takie zasady obowiązują w zakresie napraw samochodów i części zamiennych w przypadku, gdy udział producenta aut marki X lub jego dystrybutora w rynku właściwym przekracza 30%.



pomagali im się one rozwijać bez pomocy koncernów, a czasem nawet wbrew tym koncernom.

Niestety, dealerzy tracą prawie wszystkie co dało się stracić – z chwilą zastąpienia po 31.05.2013 r. zapisów starego GVO motoryzacyjnego 1400/2002 nowym GVO ogólnym 330/2010:

- koniec ze specjalnymi zasadami dotyczącymi dłuższych okresów wypowiedzenia umów dealerskich w branży motoryzacyjnej (ochrona prawna),
- koniec ze swobodnym (czytaj: czasem wbrew koncernom) tworzeniem salonów multibrandingowych (wielomarkowych) i dodatkowych miejsc sprzedaży (tzw. outletów),
- koniec z prawem do kupowania 70% towarów poza danym koncernem udzielającym autoryzacji, itd.

### Kto korzysta na zmianach GVO w zakresie serwisu aut i części zamiennych?

Kto korzysta na zmianach GVO w zakresie serwisu aut i części zamiennych? Chyba nikt. Choć z punktu widzenia analizy nowych zapisów prawnych nie jest to takie oczywiste, to jednak generalnie dominuje opinia, że w tej sferze „nic się nie zmieni”.

Komisja Europejska w treści nowego GVO motoryzacyjnego 461/2010 zachowała wprost tylko trzy zasady ze starego GVO 1400/2002:

- 1) prawo ASO do sprzedawania części oryginalnych do warsztatów niezależnych,
- 2) prawo dostawców koncernów do nie-

zależnej sprzedaży na rynku wytwarzanych przez siebie części zamiennych i urządzeń,

- 3) prawo producentów części zamiennych stosowanych przez koncerny samochodowe do znakowania części swoim logo,

a równocześnie zrezygnowała z umieszczenia tam kilku zapisów, które w starym GVO 1400/2002 były obecne, np.

- a) nie ma wprost w GVO 461/2010 definicji „oryginalnych części zamiennych” (choć tę odnajdziemy w aktualnych przepisach homologacyjnych) i nie ma definicji „części zamiennych porównywalnej jakości” – wraz z systemem „oświadczeń producentów nt. jakości”,
- b) nie ma wprost w GVO 461/2010 zapisu gwarantującego warsztatom niezależnym dostęp do informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego, narzędzi, oprogramowania i szkoleń,
- c) nie ma wprost w GVO 461/2010 zapisu gwarantującego ASO prawo do swobodnego zakupu na rynku niezależnym części oryginalnych i porównywalnej jakości oraz do stosowania ich do napraw wykonywanych w ASO, a finansowanych przez samych konsumentów (a ponadto po 31.05.2010 r. próg „obowiązkowych” zakupów ASO w macierzystym koncernie może zostać zwiększony z 30% do 80% puli części zamiennych, a to może istotnie ograniczyć dystrybutorom niezależnym sprzedaż alternatywnych części zamiennych do dealerów).

A jednak na rynku niezależnym nie widać żadnej paniki, dlaczego?

Raz, Komisja Europejska wielokrotnie podkreślała, że jej intencją jest zachowanie, a nawet podniesienie poziomu konkurencyjności w zakresie obsługi posprzedażnej i na podstawie jej wypowiedzi, a także dokumentów towarzyszących opublikowaniu projektu GVO przyjmuje się, że Komisja nadal uznaje stosowanie części alternatywnych w ASO, nie dopuści do odbierania gwarancji za stosowanie części alternatywnych do usług odpłatnych czy za dokonywanie przeglądów okresowych poza ASO oraz będzie karała koncerny za utrudnienia w dostępie do informacji dla warsztatów niezależnych itd.

Dwa, i tak – ja napisałem wyżej – w zakresie obsługi posprzedażnej próg 30-proc. udziału w „rynku właściwym” będzie zwykle przekroczony, więc nie będą stosowane zapisy nowego GVO, ale bardziej ogólne i bardziej wolnorynkowe „zapisy traktatowe”. Oddajmy zresztą głos samej Komisji Europejskiej – oto kluczowe dla rynku niezależnego wyjątki z dokumentu FAQ (Frequently Asked Questions – Często Zadawane Pytania) jaki Komisja Europejska opublikowała wraz z GVO 461/2010:

#### Komisja Europejska stwierdza:

(...) Najważniejsza zmiana polega na tym, że umowy między producentami pojazdów a ich sieciami autoryzowanych warsztatów i dystrybutorów części zamiennych nie będą już podlegać automatycznemu wyłączeniu. Wynika to z faktu, że udział w rynku tych sieci zwykle przekracza 30%.

To z kolei ułatwi zajęcie się bezpośrednio przypadkami odmowy ujawnienia informacji technicznych lub nadużywania warunków gwarancji, które mają na celu wyłączenie niezależnych warsztatów, czy też z ewentualnymi nowymi ograniczeniami.

Podobnie wyłączenie grupowe prawdopodobnie nie będzie dotyczyć umów, które zobowiązują autoryzowane warsztaty do zakupu części zamiennych od producentów pojazdów, ponieważ udział w rynku części zamiennych tych ostatnich często przekracza 30%.

(...)

Komisja w dalszym ciągu angażuje się w działania skierowane przeciwko wszelkim ograniczeniom konkurencji na każdym etapie łańcucha dostaw w tym sektorze, czego wyrazem jest m.in. ostatnio przyjęta decyzja skierowana przeciwko czterem producentom szyb samochodowych, nakładająca karę sięgającą niemal 1,4 mld EUR z tytułu uczestnictwa w kartelu

(...)

Niezależne warsztaty są istotne, ponieważ zwiększają wybór konsumentów i utrzymują konkurencyjne ceny napraw przez wywieranie nacisku na sieci autoryzowanych punktów napraw producentów samochodów. Aby jednak miało to miejsce, istotne jest, by były one w stanie uzyskać informacje techniczne konieczne do wykonywania napraw pojazdów, których konstrukcja jest coraz bardziej złożona. Przypadki nieujawniania „informacji technicznych” będą rozpatrywane bezpośrednio na mocy przepisów Traktatu dotyczących praktyk handlowych ograniczających konkurencję (art. 101), ponieważ, jak stwierdzono wcześniej, udział w rynku producentów, ich części zamiennych i warsztatów zasadniczo przekracza 30%. Ponadto, przyjmowane równocześnie wytyczne zawierają szczegółowe wyjaśnienia dotyczące pojęcia informacji technicznych, z odniesieniem do rozporządzenia 715/2007 w sprawie homologacji pewnego typu pojazdów silnikowych oraz wszystkich późniejszych

rozporządzeń wykonawczych. Nowe reguły zapewniają dostęp do informacji technicznych dotyczących modeli, którym udzielono homologacji po dniu 1 września 2009 r. Dzięki wyraźnemu powiązaniu z rozporządzeniem w sprawie homologacji typu pojazdów z 2007 r. Komisja zarówno zagwarantuje spójność w odniesieniu do dostępu do informacji technicznych na temat samochodów wprowadzonych do obrotu przed tą datą, jak i umożliwi rozszerzenie pojęcia informacji technicznych w miarę rozwoju technicznego.

Komisja w dalszym ciągu angażuje się w energiczne wprowadzanie w życie przepisów dotyczących dostępu do informacji technicznych, jak to pokazały cztery postępowania wszczęte w 2007 r., których celem było zapewnienie ujawnienia niezbędnych informacji niezależnym warszatom przez firmy Daimler/Chrysler, Fiat, Toyota i General Motors.

(...)

### Podsumowanie

Sytuacja dealerów w zakresie sprzedaży aut nowych do 31 maja 2013 r. nie ulega zmianie, po tej dacie mogą oni odczuć ograniczenia ze strony producentów samochodowych, o ile Ci będą chcieli taki ograniczenia wprowadzać (bo przepisy producentom na to pozwolą).

Natomiast sytuacja na rynku obsługi posprzedażnej (naprawy aut i dostawy części zamiennych) prawdopodobnie nie powinna ulec istotnym zmianom, choć warto uważnie obserwować ten obszar rynku i nagłaśniać wszelkie ewentualne nieprawidłowości, bo opierać się będziemy teraz na zmienionych (zmodyfikowanych) zapisach prawnych i ich interpretacja – zwłaszcza ze strony koncernów samochodowych – nie jest przesądzona.

Adrian R. Sklorz  
AUTO-ELEMENTS ([www.element.com.pl](http://www.element.com.pl))  
analityk Fundacji MULTI-EXPERT  
([www.expert.org.pl](http://www.expert.org.pl))