

Fundacja **MULTI-EXPERT** omawia

# NOWE GVO '2010

## na rynku części zamiennych być może bez zmian?



**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))

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. Komisja Europejska de facto zachowała zapisy przedstawione do konsultacji społecznych w projekcie opublikowanym 21 grudnia ub. roku

Przedstawimy więc wszystkim zainteresowanym rynkiem części samochodowych nowy stan prawny obowiązujący od 1 czerwca 2010 r.

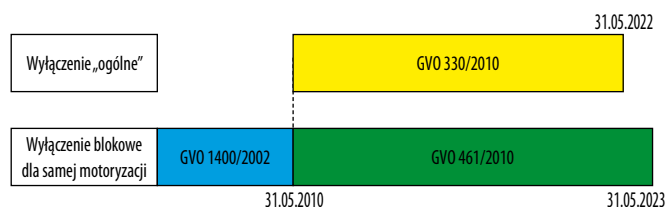
### GVO w sprawie serwisu aut i części zamiennych

Po pierwsze, inaczej niż dla rynku sprzedaży aut nowych, tu nie ma przedłużenia starego GVO 1400/2002, tylko już od dnia 1 czerwca br. weszły równocześnie w życie i mają być stosowane równolegle zasady nowego GVO tzw. ogólnego 330/2010 (czyli tego, które dotyczy wszystkich sektorów handlu i usług), jak i za-

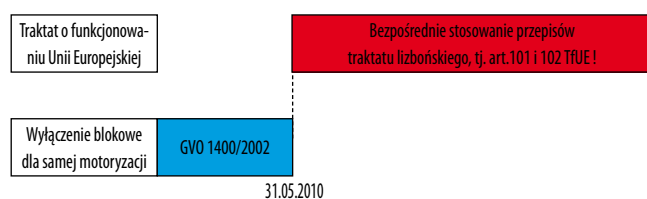
sady nowego GVO tzw. motoryzacyjnego 461/2010 (czyli takiego, które dodaje jakieś specjalne reguły dla samej branży samochodowej, ale tylko dla obsługi posprzedażnej: serwis i części zamienne). Po drugie, występuje tu dodatkowa komplikacja, która utrudnia jednoznaczną interpretację zagadnienia – uzależnienie stosowania wyłączeń GVO od udziału podmiotów w „rynku właściwym”. Otóż, jeśli udział danego dostawcy (producenta samochodów marki X) w „rynku właściwym” tej marki (a będzie to odpowiednio rynek usług naprawczych aut marki X lub rynek części zamiennych do aut marki X) przekracza 30% – a należy przypuszczać, że tak zwykle będzie – wtedy na mocy GVO 330/2010 nie należy stosować zapisów wyłączeń blokowych GVO, lecz bezpośrednio używać tzw. zapisów traktatowych”.

Na rysunku 1 zobrazowano mniej prawdopodobny przypadek udziału w rynku właściwym poniżej 30%, a na rysunku 2 bardziej prawdopodobny przypadek udziału ponad 30%.

Rys. 1. Takie zasady obowiązują w zakresie napraw samochodów i części zamiennych ale tylko w przypadku, gdy udział producenta aut marki X w rynku napraw aut marki X lub w rynku dostaw części zamiennych do aut marki X nie przekracza 30%.



Rys. 2. 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%



## Co to są „zapisy traktatowe” nt. konkurencji?

Może się więc okazać, że w zakresie wolnej konkurencji w motoryzacji trzeba się będzie odwoływać do zapisów tzw. traktatowych. Chodzi tu przede wszystkim o bardzo ogólnikowe zapisy 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):

„Niezgodne z rynkiem wewnętrznym 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 brak jakiegokolwiek precyzji ww. zapisu. Nawet tak wyspecjalizowane instytucje, jak krajowe urzędy ds. konkurencji (w Polsce 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 sędzia sądu rejonowego, któremu przysługiwałoby rozstrzygać spór pomiędzy nimi?

## 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;

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 w maju 2010 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 uzyskiwać informacje techniczne konieczne do wykonywania napraw pojazdów, których konstrukcja jest coraz bardziej złożona. Przypadki nieuwjawiania „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 objaśnienia 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 ujawniania niezbędnych informacji niezależnym warszatom przez firmy Daimler/Chrysler, Fiat, Toyota i General Motors.

(...)

- 2) prawo dostawców koncernów do niezależnej 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 warształom 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?

Komisja Europejska wielokrotnie podkreślała, że jej intencją jest zachowanie, a nawet podniesienie poziomu konkurencyjności w zakresie obsługi posprzedażnej i przyjmuje się, że Komisja nadal dopuszcza stosowanie części alternatywnych do napraw w ASO (poza naprawami bezpłatnymi), nie zezwoli na odbieranie gwarancji za użycie części alternatywnych do usług odpłatnych czy za dokonywanie przeglądów okresowych poza ASO oraz będzie karała koncerny za utrudnienia w dostępie do informacji dla warształom niezależnych itd. itp. Oddajmy zresztą głos samej komisji.

*Patrz niebieska ramka na stronie poprzedniej.*

### Podsumowanie

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.