

**ROZPORZĄDZENIE  
RADY MINISTRÓW**

z dnia 2010 r.

**w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję**

Na podstawie art. 8 ust. 3 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) warunki, jakie muszą być spełnione, aby porozumienie wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych zostało uznane za wyłączone spod zakazu, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, zwanej dalej "ustawą";
- 2) klauzule, których występowania w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych nie uznaje się za naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy;
- 3) klauzule, których występowanie w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych stanowi naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy;
- 4) okres obowiązywania wyłączenia.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) "porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych" - porozumienia zawierane między dwoma lub więcej przedsiębiorcami działającymi - w ramach takiego porozumienia - na różnych szczeblach obrotu, których celem jest zakup, sprzedaż lub odsprzedaż nowych pojazdów samochodowych, części zamiennych lub świadczenie usług serwisowych;
- 2) "zobowiązania wyłącznej dostawy" - klauzule zawarte w porozumieniach wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, na podstawie których dostawca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się sprzedawać towary objęte porozumieniem wyłącznie jednemu nabywcy;
- 3) "system dystrybucji selektywnej" - system dystrybucji, w którym dostawca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się:
  - a) sprzedawać towary objęte porozumieniem nabywcom, wybranym w oparciu o szczególne kryteria, a nabywcy zobowiązują się nie sprzedawać tych towarów nieautoryzowanym dystrybutorom lub niezależnym warsztatom, z zachowaniem możliwości sprzedaży części zamiennych niezależnym warsztatom lub udostępniania

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 660 i Nr 171, poz. 1206, z 2008 r. Nr 157, poz. 976, Nr 223, poz. 1458 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 157, poz. 1241.

- niezależnym uczestnikom rynku wszelkiej informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego, narzędzi i szkoleń, wymaganych do świadczenia usług serwisowych lub do wdrażania środków ochrony środowiska lub
- b) powierzać świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych objętych porozumieniem wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych warsztatom wybranym w oparciu o szczególne kryteria;
  - 4) „system dystrybucji selektywnej ilościowej” - system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje kryteria wyboru bezpośrednio ograniczające ilość nabywców;
  - 5) "system dystrybucji selektywnej jakościowej" - system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje takie kryteria wyboru nabywców, które jednocześnie:
    - a) mają charakter wyłącznie jakościowy,
    - b) są wymagane ze względu na charakter towarów objętych porozumieniem,
    - c) zostały ustalone jednolicie dla wszystkich nabywców ubiegających się o ich włączenie do systemu dystrybucji,
    - d) nie są stosowane w sposób dyskryminujący,
    - e) nie ograniczają w sposób bezpośredni ilości nabywców;
  - 6) "prawa własności intelektualnej i przemysłowej" - prawa przysługujące na podstawie przepisów dotyczących ochrony własności intelektualnej i przemysłowej;
  - 7) "know-how" - nieopatentowane, nieujawnione do wiadomości publicznej informacje techniczne lub technologiczne lub zasady organizacji i zarządzania, o których mowa w art. 2 ust. 2 pkt 2 ustawy, co do których podjęto działania zmierzające do zapobieżenia ich ujawnieniu, jeżeli stanowią one całość lub część określonych informacji praktycznych wynikających z doświadczeń dostawcy, przeprowadzonych badań lub testów, istotnych dla nabywcy do używania, sprzedaży lub odsprzedaży towarów objętych porozumieniem;
  - 8) "dostawca" - przedsiębiorcę, który sprzedaje nabywcy towary objęte porozumieniem;
  - 9) "nabywca" - dystrybutora lub warsztat;
  - 10) "dystrybutor" - przedsiębiorcę kupującego nowe pojazdy samochodowe lub części zamienne objęte porozumieniem wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych z zamiarem ich odsprzedaży na szczeblu hurtowym (dystrybutor hurtowy) lub detalicznym (dystrybutor detaliczny), a także przedsiębiorcę zawierającego z dostawcą porozumienie, na podstawie którego dokonuje sprzedaży tych towarów w imieniu dostawcy;
  - 11) "autoryzowany dystrybutor" - dystrybutora działającego w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę pojazdów samochodowych;
  - 12) "ostateczny użytkownik" - konsumenta albo przedsiębiorcę kupującego towary objęte porozumieniem w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą, inną niż działalność dystrybucyjna; przez ostatecznego użytkownika rozumie się także finansującego, będącego stroną umowy leasingu, o której mowa w art. 709<sup>1</sup> ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.<sup>2)</sup>), z wyłączeniem finansującego będącego stroną umowy leasingu przewidującej przeniesienie własności lub

---

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1971 r. Nr 27, poz. 252, z 1976 r. Nr 19, poz. 122, z 1982 r. Nr 11, poz. 81, Nr 19, poz. 147 i Nr 30, poz. 210, z 1984 r. Nr 45, poz. 242, z 1985 r. Nr 22, poz. 99, z 1989 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 33, poz. 175, z 1990 r. Nr 34, poz. 198, Nr 55, poz. 321 i Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 107, poz. 464 i Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 17, poz. 78, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, Nr 105, poz. 509 i Nr 85, poz. 388, z 1995 r. Nr 83, poz. 417 i Nr 141, poz. 692, z 1996 r. Nr 114, poz. 542 i Nr 139, poz. 646, z 1997 r. Nr 115, poz. 741 i Nr 117, poz. 751, z 1998 r. Nr 117, poz. 758 i Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 271, Nr 88, poz. 983, Nr 74, poz. 855 i 857 oraz Nr 114, poz. 1191, z 2001 r. Nr 11, poz. 91, Nr 71, poz. 733, Nr 130, poz. 1450 i Nr 145, poz. 1638, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 141, poz. 1176, z 2003 r. Nr 49, poz. 408, Nr 60, poz. 535, Nr 64, poz. 592 i Nr 124, poz. 1151, z 2004 r. Nr 91, poz. 870, Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1692, Nr 172, poz. 1804 i Nr 281, poz. 2783, z 2005 r. Nr 48, poz. 462, Nr 157, poz. 1316 i Nr 172, poz. 1438, z 2006 r. Nr 133, poz. 935 i Nr 164, poz. 1166, z 2007 r. Nr 80, poz. 538, Nr 82, poz. 557 i Nr 181, poz. 1287, z 2008 r. Nr 116, poz. 731, Nr 163, poz. 1012, Nr 220, poz. 1425 i 1431 oraz Nr 228, poz. 1506, z 2009 r. Nr 42, poz. 341 i Nr 79, poz. 662 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 222.

- opcję kupna pojazdu samochodowego przed wygaśnięciem umowy leasingu lub skutkiem tej umowy może być przeniesienie własności nowego pojazdu samochodowego;
- 13) "warsztat" - przedsiębiorcę świadczącego usługi serwisowe;
  - 14) "autoryzowany warsztat" - warsztat działający w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę;
  - 15) "niezależny warsztat" - warsztat, który nie działa w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę, dla którego świadczy usługi serwisowe; autoryzowany warsztat działający w ramach systemu dystrybucji danego dostawcy uważa się za niezależny warsztat w takim zakresie, w jakim świadczy on usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych nieobjętych systemem dystrybucji tego dostawcy;
  - 16) "towary objęte porozumieniem" - nowe pojazdy samochodowe, części zamienne oraz usługi serwisowe, będące przedmiotem porozumienia wertykalnego w sektorze pojazdów samochodowych;
  - 17) "pojazdy samochodowe" - pojazdy samochodowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>3)</sup>), z wyłączeniem motocykli;
  - 18) "lekki samochód ciężarowy" - samochód ciężarowy w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony; jeżeli w ramach jednego typu sprzedawane są wersje samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej i powyżej 3,5 tony, to wszystkie wersje tego pojazdu uznaje się za lekkie samochody ciężarowe;
  - 19) "usługi serwisowe" - usługi polegające na naprawie lub przeglądzie pojazdów samochodowych;
  - 20) "części zamienne" - towary przewidziane do zainstalowania w lub na pojeździe samochodowym, w celu zastąpienia komponentów tego pojazdu, oraz substancje, które są konieczne do funkcjonowania pojazdu samochodowego, takie jak środki smarne i płyny eksploatacyjne, z wyłączeniem paliw;
  - 21) "oryginalne części zamienne" - części zamienne tej samej jakości co komponenty stosowane do montażu pojazdu samochodowego, produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta tych pojazdów do produkcji komponentów lub części zamiennych danego pojazdu samochodowego, w tym części zamienne produkowane na tej samej linii produkcyjnej co komponenty danego pojazdu samochodowego; przyjmuje się, że części zamienne są oryginalne, jeżeli producent tych części zaświadczy, że zostały one wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta danych pojazdów i są one tej samej jakości co części stosowane do montażu tych pojazdów;
  - 22) "części zamienne o porównywalnej jakości" - części zamienne, których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych;
  - 23) "pojazd odpowiadający pojazdowi objętemu porozumieniem" - pojazd samochodowy, sprzedawany w ramach innego systemu dystrybucji niż objęty porozumieniem wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych, który jednocześnie:
    - a) jest produkowany lub montowany seryjnie,

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 129, poz. 1444, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 756 i poz. 757, Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 oraz Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 oraz Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230 i Nr 43, poz. 246.

- b) posiada taki sam rodzaj nadwozia, napędu i podwozia oraz typ silnika co pojazdy objęte porozumieniem wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych;
- 24) "zakaz konkurowania" - wynikające bezpośrednio lub pośrednio z porozumienia wertykalnego w sektorze pojazdów samochodowych:
- a) wyłączenie uprawnień nabywcy do wytwarzania, zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży towarów uznawanych za substytuty towarów objętych porozumieniem,
  - b) zobowiązanie nabywcy do dokonywania u określonego dostawcy więcej niż 30% swoich wszystkich zakupów nowych pojazdów samochodowych objętych porozumieniem oraz pojazdów odpowiadających pojazdowi objętym porozumieniem lub więcej niż 80 % swoich wszystkich zakupów części zamiennych objętych porozumieniem, lub świadczenia na jego rzecz więcej niż 80 % usług serwisowych objętych porozumieniem, oraz ich substytutów na rynku właściwym, obliczonych na podstawie wartości zakupów dokonanych przez nabywcę w poprzednim roku kalendarzowym,
  - c) zobowiązanie dystrybutora do zatrudniania sprzedawców wyspecjalizowanych w sprzedaży określonych marek pojazdów samochodowych, chyba że w porozumieniu zatrudnienie wyspecjalizowanego personelu pozostawiono do decyzji dystrybutora, a w przypadku jego zatrudnienia dostawca ponosi dodatkowe, związane z tym koszty;
- 25) "aktywna sprzedaż" - działania nabywcy podejmowane w celu pozyskania nowych klientów lub utrzymania dotychczasowych, polegające w szczególności na prowadzeniu działań reklamowych lub promocyjnych, tworzeniu oddziałów lub organizowaniu centrów dystrybucji lub usług serwisowych na określonym obszarze;
- 26) "pasywna sprzedaż" –
- a) sprzedaż w odpowiedzi na żądanie, ze strony indywidualnych klientów, dotyczące dostarczania im nowych pojazdów samochodowych lub części zamiennych lub świadczenia usług serwisowych,
  - b) powszechną reklamę lub promocję w mediach, w tym w internecie, która dociera do klientów na autoryzowanych obszarach funkcjonowania innych dystrybutorów lub do pewnych grup klientów, mającą na celu pozyskanie klientów poza tymi obszarami lub grupami klientów, w tym dotarcie do klientów na nieautoryzowanych obszarach funkcjonowania lub na obszarach własnego działania;
- 27) "wyłączenie" - wyłączenie porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy.

**§ 3.** Wyłączeniu podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w szczególności zawierające zobowiązania wyłącznej dostawy lub tworzące systemy dystrybucji selektywnej ilościowej lub jakościowej, o ile spełniają warunki wyłączenia określone w rozporządzeniu.

**§ 4.** Wyłączeniu podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych zawierane między związkami przedsiębiorców a ich członkami oraz między związkami przedsiębiorców a ich dostawcami, jeżeli:

- 1) wszyscy członkowie związku są dystrybutorami pojazdów samochodowych lub sprzedawcami detalicznymi części zamiennych lub warsztatami oraz
- 2) obrót żadnego z członków związku, wraz z obrotem przedsiębiorców należących do jego grupy kapitałowej, w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekroczył równowartości 50 milionów euro.

**§ 5.** Wyłączeniu podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, zawierające klauzule dotyczące przeniesienia na nabywcę lub wykorzystywania przez nabywcę praw własności intelektualnej i przemysłowej lub know-how, jeżeli przeniesienie

lub wykorzystywanie tych praw lub know-how jest bezpośrednio związane z użytkowaniem, sprzedażą lub odsprzedażą przez nabywcę lub jego klientów towarów objętych porozumieniem.

**§ 6.** Wyłączeniu nie podlegają porozumienia wertykalne zawierane między konkurentami w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą one wyłącznie dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych. Jednak stosuje się je, gdy konkurenci zawierają porozumienie o charakterze niewzajemnym oraz:

- 1) dostawca jest wytwórcą i dystrybutorem, a nabywca jest dystrybutorem i nie jest konkurentem na szczeblu wytwórstwa lub
- 2) dostawca świadczy usługi serwisowe na kilku szczeblach obrotu handlowego, a nabywca dostarcza części zamienne lub świadczy usługi serwisowe na poziomie detalicznym i nie jest konkurentem na tym szczeblu obrotu handlowego, na którym nabywa usługi serwisowe objęte porozumieniem.

## **Rozdział 2**

### **Warunki dopuszczalności wyłączenia**

**§ 7.** Porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą wyłącznie dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych, podlegają wyłączeniu, jeżeli:

- 1) udział dostawcy i grupy kapitałowej, do której należy dostawca, w rynku właściwym sprzedaży części zamiennych lub usług serwisowych objętych porozumieniem nie przekracza 30%;
  - 2) udział nabywcy i grupy kapitałowej, do której należy nabywca, w rynku właściwym zakupu części zamiennych lub usług serwisowych objętych porozumieniem nie przekracza 30%
- z zastrzeżeniem § 9.

**§ 8. 1.** Porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą one wyłącznie dystrybucji nowych pojazdów samochodowych, podlegają wyłączeniu, jeżeli udział dostawcy i grupy kapitałowej, do której należy dostawca, w rynku właściwym sprzedaży tych pojazdów nie przekracza 30%, z zastrzeżeniem ust. 2-4 oraz § 9.

2. Porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych ustanawiające systemy dystrybucji selektywnej ilościowej nowych pojazdów samochodowych podlegają wyłączeniu, jeżeli udział dostawcy i grupy kapitałowej, do której należy dostawca, w rynku właściwym sprzedaży tych pojazdów nie przekracza 40%, z zastrzeżeniem § 9.

3. Porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych ustanawiające systemy dystrybucji selektywnej jakościowej nowych pojazdów samochodowych podlegają wyłączeniu niezależnie od udziału ich stron w rynku.

4. Porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą one wyłącznie dystrybucji nowych pojazdów samochodowych, zawierające zobowiązania wyłącznej dostawy podlegają wyłączeniu, jeżeli udział nabywcy i grupy kapitałowej, do której należy nabywca, w rynku właściwym zakupu tych pojazdów nie przekracza 30%, z zastrzeżeniem § 9.

**§ 9.** 1. Jeżeli udział w rynku, o którym mowa w § 4 i 5, nie przekracza odpowiednio 30% lub 40%, ale po zawarciu porozumienia wertykalnego w sektorze pojazdów samochodowych wzrasta powyżej:

- 1) tej wielkości, nie przekraczając jednak odpowiednio 35% lub 45%, wyłączenie stosuje się przez okres dwóch lat kalendarzowych następujących po upływie roku, w którym próg odpowiednio 30% lub 40% został przekroczony po raz pierwszy;
- 2) odpowiednio 35% lub 45%, wyłączenie stosuje się przez okres jednego roku kalendarzowego następującego po upływie roku, w którym próg odpowiednio 30% lub 40% został przekroczony po raz pierwszy.

2. Okres wyłączenia, o którym mowa w ust. 1, nie może łącznie trwać dłużej niż dwa kolejne lata kalendarzowe po upływie roku, w którym udział w rynku, o którym mowa w § 4 lub 5, przekroczył odpowiednio 30% lub 40% po raz pierwszy.

**§ 10.** 1. Udziały w rynku, o których mowa w § 7 pkt 1 oraz § 8 ust. 1 i 2, oblicza się, w przypadku:

- 1) dystrybucji nowych pojazdów samochodowych - na podstawie łącznej wielkości sprzedaży pojazdów samochodowych objętych porozumieniem wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych i innych pojazdów uznawanych za ich substytuty, sprzedanych przez dostawcę;
- 2) dystrybucji części zamiennych - na podstawie łącznej wartości sprzedaży części zamiennych objętych porozumieniem wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych i innych części zamiennych sprzedanych przez dostawcę, uznawanych za ich substytuty;
- 3) świadczenia usług serwisowych - na podstawie łącznej wartości usług serwisowych objętych porozumieniem wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych, sprzedanych przez członków sieci dystrybucyjnej dostawcy, wraz z innymi usługami serwisowymi, sprzedanymi przez tych członków, które są uznawane za ich substytuty.

2. Jeżeli niedostępne są dane dotyczące:

- 1) wielkości sprzedaży - udział w rynku oblicza się na podstawie wartości sprzedaży;
- 2) wartości sprzedaży - udział w rynku oblicza się na podstawie wielkości sprzedaży;
- 3) wartości i wielkości sprzedaży - udział w rynku oblicza się na podstawie innych wiarygodnych informacji rynkowych.

3. Udział w rynku, o którym mowa w § 7 pkt 2 i § 8 ust. 4, oblicza się na podstawie wielkości lub wartości zakupów rynkowych, a w razie braku tych danych na podstawie ich szacunkowych wielkości.

4. Udział w rynku oblicza się na podstawie danych dotyczących roku kalendarzowego poprzedzającego rok zawarcia porozumienia wertykalnego w sektorze pojazdów samochodowych.

5. Przy obliczaniu udziału w rynku nie uwzględnia się sprzedaży dokonywanej między przedsiębiorcami należącymi do jednej grupy kapitałowej.

**§ 11.** Wyłączeniu podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie dystrybucji nowych pojazdów samochodowych, zawarte z dystrybutorem, jeżeli zawierają postanowienie, że dostawca zgadza się na przekazanie praw i zobowiązań wynikających z tego porozumienia innemu dystrybutorowi działającemu w ramach systemu dystrybucji, wybranemu przez tego dystrybutora.

**§ 12.** Wyłączeniu podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie dystrybucji nowych pojazdów samochodowych, zawarte z dystrybutorem, jeżeli zawierają postanowienie, że wypowiedzenie porozumienia przez dostawcę może zostać dokonane wyłącznie w formie pisemnej, z podaniem szczegółowego uzasadnienia rozwiązania porozumienia, co ma zapobiec rozwiązaniu przez dostawcę porozumienia z dystrybutorem, z uwagi na stosowanie przez nich praktyk dopuszczalnych na podstawie rozporządzenia.

**§ 13. 1.** Wyłączeniu podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, zawarte przez dostawcę nowych pojazdów samochodowych z dystrybutorem, jeżeli zostały zawarte:

- 1) na okres co najmniej 5 lat, a każda ze stron zobowiązała się do powiadomienia drugiej strony o zamiarze nieprzedłużenia porozumienia w terminie co najmniej 6 miesięcy przed upływem terminu, na jaki porozumienie zostało zawarte lub
- 2) na czas nieokreślony, a okres wypowiedzenia porozumienia przez którąkolwiek ze stron wynosi co najmniej 2 lata, lub
- 3) na czas nieokreślony, a okres wypowiedzenia porozumienia przez którąkolwiek ze stron wynosi co najmniej rok, jeżeli:
  - a) z przepisów prawa lub z warunków porozumienia wiążącego dostawcę wynika dla niego obowiązek zapłaty odpowiedniego odszkodowania za rozwiązanie porozumienia lub
  - b) dostawca rozwiązuje porozumienie ze względu na konieczność reorganizacji całej sieci dystrybucyjnej lub znacznej jej części.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do wypowiedzenia porozumienia z powodu rażącego naruszenia jego istotnych warunków.

**§ 14. 1.** Wyłączenia nie stosuje się, jeżeli dostawca nowych pojazdów samochodowych odmawia niezależnym uczestnikom rynku dostępu do informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego i innego wyposażenia, narzędzi, włącznie z odpowiednim oprogramowaniem, lub szkoleń, wymaganych do wykonywania usług serwisowych dotyczących tych pojazdów samochodowych lub podejmowania kroków zmierzających do skutecznej ochrony środowiska.

2. Dostęp, o którym mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności nieograniczone korzystanie z systemów kontroli elektronicznej oraz systemów diagnostyki pojazdów samochodowych, programowania tych systemów zgodnie ze standardowymi procedurami dostawcy, instrukcje wykonywania usług serwisowych i szkolenia oraz informacje niezbędne do korzystania z narzędzi i wyposażenia diagnostycznego i serwisowego.

3. Dostęp, o którym mowa w ust. 1, należy zapewnić niezależnym uczestnikom rynku w sposób niedyskryminujący, bezzwłoczny i proporcjonalny, a informacje powinny być dostarczane w postaci umożliwiającej ich wykorzystanie; jeżeli przynajmniej jeden z elementów objętych prawem dostępu podlega prawom własności intelektualnej lub przemysłowej lub stanowi przedmiot know-how, nie można odmówić dostępu do niego w sposób, który może być uznany za nadużycie pozycji dysponenta tych praw lub know-how.

4. Niezależnymi uczestnikami rynku, o których mowa w ust. 1 i 3, są przedsiębiorcy nienależący do systemu dystrybucji, którzy są bezpośrednio lub pośrednio zaangażowani w świadczenie usług serwisowych, a w szczególności niezależne warsztaty, producenci sprzętu lub narzędzi serwisowych, producenci części zamiennych, niezależni dystrybutorzy części zamiennych, wydawcy informacji technicznej, kluby automobilowe, przedsiębiorcy

świadczący pomoc drogową, oferujący usługi kontroli i testowania oraz oferujący usługi szkolenia i doskonalenia dla warsztatów i ich pracowników.

### **Rozdział 3**

#### **Klauzule, których występowania w porozumieniu nie uznaje się za naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy**

**§ 15.** Klauzulami, których występowania w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych nie uznaje się za naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy, są klauzule, które w szczególności:

- 1) ograniczają prawa nabywcy do ustalania ceny sprzedaży przez określenie przez dostawcę maksymalnych lub zalecanych cen sprzedaży towarów objętych porozumieniem, chyba że ceny te w rzeczywistości mają charakter cen minimalnych lub są cenami o określonej wysokości (cenami sztywnymi);
- 2) ograniczają:
  - a) aktywną sprzedaż na określonym obszarze lub określonej grupie klientów, w stosunku do których sprzedaż została zastrzeżona dla innego nabywcy, jeżeli ograniczenia te nie utrudniają klientom nabywcy sprzedaży towarów objętych porozumieniem,
  - b) sprzedaż ostatecznym użytkownikom przez dystrybutora hurtowego,
  - c) uprawnienia uczestników systemu dystrybucji selektywnej do sprzedaży nowych pojazdów samochodowych oraz części zamiennych dystrybutorom nieautoryzowanym na rynkach objętych systemem dystrybucji selektywnej,
  - d) uprawnienia nabywcy do sprzedaży komponentów, dostarczanych w celu ich montażu w pojeździe samochodowym, klientom, którzy używaliby ich do produkcji wyrobów tego samego rodzaju co wyroby produkowane przez dostawcę;
- 3) zakazują uczestnikom systemu dystrybucji selektywnej, działającym na szczeblu sprzedaży detalicznej, działania poza autoryzowanym obszarem funkcjonowania, z zastrzeżeniem § 21 pkt 2;
- 4) zobowiązują dystrybutora nowych pojazdów samochodowych do podawania ostatecznym użytkownikom, przed zawarciem umowy sprzedaży, nazw i adresów autoryzowanych warsztatów oraz - jeśli żaden z tych autoryzowanych warsztatów nie znajduje się w pobliżu punktu sprzedaży - do informowania ostatecznych użytkowników, w jakiej odległości od punktu sprzedaży znajdują się takie warsztaty, o ile podobne zobowiązania dotyczące udzielania takich informacji nałożone zostały na wszystkich dystrybutorów działających w systemie dystrybucji, których warsztat nie działa w tym samym miejscu co ich punkt sprzedaży;
- 5) nakazują dystrybutorowi sprzedaż pojazdów samochodowych, pochodzących od innych dostawców, w częściach salonu sprzedaży wydzielonych od części salonu, w której sprzedawane są pojazdy objęte porozumieniem.

**§ 16.** Klauzulami, których występowania w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych nie uznaje się za naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy, są także klauzule, na mocy których dystrybutor jest zobowiązany w szczególności:

- 1) respektować, w dystrybucji nowych pojazdów samochodowych objętych porozumieniem, standardy minimalne odnoszące się w szczególności do:
  - a) wyposażenia pomieszczeń i urządzeń technicznych służących sprzedaży pojazdów samochodowych objętych porozumieniem,
  - b) specjalistycznego i technicznego szkolenia personelu,
  - c) reklamy,
  - d) przyjmowania, składowania i dostarczania pojazdów samochodowych objętych porozumieniem lub pojazdów odpowiadających pojazdom objętym porozumieniem;

- 2) zamawiać nowe pojazdy samochodowe objęte porozumieniem u dostawcy tylko w określonych terminach lub w określonych okresach czasu, jeżeli okres między datami zamówień nie przekracza 3 miesięcy;
- 3) podejmować działania w celu sprzedaży, na autoryzowanym obszarze funkcjonowania i w określonym okresie czasu, minimalnej ilości nowych pojazdów samochodowych objętych porozumieniem, określonej przez strony;
- 4) utrzymywać minimalną wielkość zapasów pojazdów samochodowych objętych porozumieniem, określoną przez strony;
- 5) utrzymywać w celach demonstracyjnych określone przez strony pojazdy samochodowe lub określoną ich ilość minimalną;

#### **Rozdział 4**

#### **Klauzule, których występowanie w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych stanowi naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy**

**§ 17.** Wyłączeniu nie podlegają porozumienia wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, które bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub w powiązaniu z innymi okolicznościami zależnymi od stron tych porozumień mają na celu lub powodują:

- 1) z zastrzeżeniem § 15 pkt 1, ograniczenie uprawnienia nabywcy do określania ceny sprzedaży przez narzucenie przez dostawcę minimalnych lub sztywnych cen sprzedaży towarów objętych porozumieniem;
- 2) z zastrzeżeniem § 15 pkt 2, ograniczenie obszaru lub kręgu klientów, którym nabywca może sprzedawać towary objęte porozumieniem;
- 3) ograniczenie wzajemnych dostaw między nabywcami w ramach systemu dystrybucji selektywnej, włączając w to dostawy między nabywcami, działającymi na różnych szczeblach obrotu;
- 4) z zastrzeżeniem § 15 pkt 3, ograniczenie aktywnej lub pasywnej sprzedaży nowych pojazdów samochodowych, części zamiennych lub świadczenia usług serwisowych, ostatecznym użytkownikom przez członków systemu dystrybucji selektywnej, działających na szczeblu sprzedaży detalicznej na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną.

**§ 18.** Wyłączeniu nie podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą one wyłącznie sprzedaży nowych pojazdów samochodowych, które bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub w powiązaniu z innymi okolicznościami zależnymi od stron tych porozumień mają na celu lub powodują:

- 1) ograniczenie uprawnienia dystrybutora do sprzedaży wszelkich nowych pojazdów odpowiadających pojazdom objętym porozumieniem;
- 2) ograniczenie uprawnienia dystrybutora do zlecania na zasadzie podwykonawstwa świadczenia usług serwisowych autoryzowanym warsztatom.

**§ 19.** Wyłączeniu nie podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą one wyłącznie sprzedaży części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych, które bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub w powiązaniu z innymi okolicznościami zależnymi od stron tych porozumień mają na celu lub powodują:

- 1) ograniczenie sprzedaży części zamiennych przez członków systemu dystrybucji selektywnej niezależnym warsztatom, stosującym te części do usług serwisowych;
- 2) uzgodnione - między dostawcą oryginalnych części zamiennych lub części zamiennych o porównywalnej jakości, narzędzi naprawczych, diagnostycznych lub innego sprzętu a producentem pojazdów samochodowych - ograniczenie uprawnienia dostawcy do

sprzedaży tych części zamiennych lub usług serwisowych autoryzowanym lub nieautoryzowanym dystrybutorom albo autoryzowanym lub niezależnym warsztatom lub ostatecznym użytkownikom;

- 3) uzgodnione - między producentem pojazdów samochodowych, wykorzystującym komponenty do montażu pojazdów samochodowych, oraz dostawcą takich komponentów - ograniczenie uprawnienia dostawcy do efektywnego umieszczania swojego znaku towarowego lub swojego logo w widocznym miejscu na dostarczanych komponentach lub na częściach zamiennych;
- 4) ograniczenie prawa dostawcy do sprzedaży części zamiennych użytkownikom końcowym, zakładom naprawczym lub innym usługodawcom, którym nabywca nie powierzył napraw lub serwisowania towarów wyprodukowanych z użyciem tych części.

**§ 20.** Klauzulami, których występowanie w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych stanowi naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy samochodowych, są klauzule, które:

- 1) ustanawiają zakaz konkurowania, z zastrzeżeniem § 22;
- 2) bezpośrednio lub pośrednio zakazują uczestnikom systemu dystrybucji selektywnej sprzedaży pojazdów samochodowych lub części zamiennych tylko niektórych konkurentów dostawcy albo świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych tylko niektórych konkurentów dostawcy;
- 3) bezpośrednio lub pośrednio zakazują nabywcy wytwarzania, zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży pojazdów samochodowych lub świadczenia usług serwisowych po upływie okresu, na jaki porozumienie zostało zawarte, chyba że – w zakresie, w jakim klauzule te dotyczą wyłącznie sprzedaży części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych – ich obowiązywanie:
  - a) dotyczy towarów uznawanych za substytuty towarów objętych porozumieniem oraz
  - b) jest ograniczone do lokalu lub obszaru, na którym nabywca prowadzi działalność w trakcie obowiązywania porozumienia, oraz
  - c) jest niezbędne do ochrony know-how przekazanego przez dostawcę nabywcy - a czas ich obowiązywania jest ograniczony do jednego roku po wygaśnięciu porozumienia, z wyjątkiem możliwości nałożenia ograniczenia, które nie ma limitu czasowego na używanie i ujawnianie know-how niestanowiącego własności publicznej.

**§ 21.** Klauzulami, których występowanie w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych stanowi naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy, w zakresie, w jakim dotyczą one sprzedaży nowych pojazdów samochodowych, są klauzule, które:

- 1) bezpośrednio lub pośrednio uniemożliwiają dystrybutorowi detalicznemu świadczenie usług leasingowych, dotyczących pojazdów samochodowych objętych porozumieniem lub pojazdów odpowiadających pojazdowi objętym porozumieniem;
- 2) bezpośrednio lub pośrednio ograniczają dystrybutorowi samochodów osobowych lub lekkich samochodów ciężarowych, działającemu w ramach systemu dystrybucji selektywnej, możliwość tworzenia nowych punktów sprzedaży lub punktów odbioru, usytuowanych na obszarze, na którym stosuje się dystrybucję selektywną.

**§ 22. 1.** Klauzulami, których występowanie w porozumieniu wertykalnym w sektorze pojazdów samochodowych stanowi naruszenie art. 6 ust. 1 ustawy, w zakresie, w jakim dotyczą one sprzedaży części zamiennych lub świadczenia usług serwisowych, są klauzule, które bezpośrednio lub pośrednio zakazują konkurowania na czas nieokreślony lub dłuższy niż pięć lat, chyba że nabywca sprzedaje towary objęte porozumieniem w lokalu lub na terenie, których właścicielem, wieczystym użytkownikiem, dzierżawcą lub najemcą jest dostawca lub które dostawca wynajmuje lub dzierżawi od osób trzecich niezwiązanych z nabywcą, a okres trwania takiego zobowiązania nie przekracza okresu zajmowania przez nabywcę tego lokalu lub terenu.

2. Zakaz konkurencji, który jest w sposób milczący odnawiany po upływie pięciu lat, jest uważany za zawarty na czas nieokreślony.

**§ 23.** Wyłączenia nie stosuje się do porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, jeżeli klauzul, o których mowa w § 20-22, nie można oddzielić od porozumienia jako całości.

## **Rozdział 5**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 24. 1.** Do porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych podlegających wyłączeniu na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 listopada 2007 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 230, poz. 1691), niespełniających warunków wyłączenia określonych w niniejszym rozporządzeniu, stosuje się przepisy dotychczasowe do czasu dostosowania tych porozumień do przepisów rozporządzenia, jednak nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Jeżeli, w przypadku porozumień, o których mowa w ust. 1, przekroczenie progów udziału w rynku, o których mowa w § 7 i 8, nastąpiło przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, przyjmuje się, że miało ono miejsce po raz pierwszy w dniu jego wejścia w życie.

**§ 25.** Rozporządzenie obowiązuje do dnia 31 maja 2013 r.

**§ 26.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 8 ust. 3 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331, z późn. zm.). Zgodnie z ww. przepisem Rada Ministrów może w drodze rozporządzenia wyłączyć określone rodzaje porozumień ograniczających konkurencję spod zakazu, o którym mowa w art. 6 ww. ustawy, jeżeli spełniają one warunki określone w art. 8 ust. 1 ww. ustawy.

W obecnym stanie prawnym obowiązują cztery rozporządzenia Rady Ministrów wyłączające określone rodzaje porozumień spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję:

1) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2007 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień dotyczących transferu technologii spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 137, poz. 963),

2) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2007 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień, zawieranych pomiędzy przedsiębiorcami prowadzącymi działalność ubezpieczeniową, spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 137, poz. 964),

3) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 listopada 2007 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 230, poz. 1691),

4) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 listopada 2007 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień specjalizacyjnych i badawczo-rozwojowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 230, poz. 1692).

Analiza aktualnego stanu konkurencji w sektorze pojazdów samochodowych, doświadczenia związane ze stosowaniem dotychczas obowiązujących przepisów oraz obowiązujące przepisy prawa Unii Europejskiej wskazują na konieczność przyjęcia rozwiązań, które pozwalają na wyłączenie spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, a więc do wydania odpowiedniego rozporządzenia wyłączeniowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Należy zauważyć, że do 31 maja 2010 r. obowiązywało rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 38, poz. 329, z późn. zm.). Jego przepisy wzorowały się na przepisach rozporządzenia Komisji nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz. Urz. UE L 203 z 1.08.2002, str. 30, z późn. zm.) zwanego dalej „rozporządzeniem 1400/2002”.

Mając na uwadze pozytywne doświadczenia związane ze stosowaniem ww. rozporządzenia Rady Ministrów z 2003 r. zasadne wydaje się wydanie rozporządzenia wyłączającego spod zakazu, o którym mowa w art. 6 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, którego postanowienia będą wzorowane na modelu przyjętym w przepisach prawa Unii Europejskiej, w szczególności w rozporządzeniu Komisji nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 129 z 28.05.2010, str. 52). Należy zaznaczyć, że takie rozwiązanie jest korzystne dla przedsiębiorców działających na rynku, którego dotyczy

projektowane rozporządzenie, ze względu na jego przejrzystość – potencjalnie zainteresowani zawarciem porozumienia wertykalnego w sektorze pojazdów samochodowych nie będą musieli stosować się do innych wymogów niż te, które są konieczne do tego, aby porozumienie zostało uznane za zgodne z art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Z uwagi na to że polski sektor pojazdów samochodowych nie wykazuje się istotnymi różnicami w porównaniu z innymi rynkami krajowymi pojazdów samochodowych w innych państwach UE jak również w porównaniu z odnośnym rynkiem UE, zasadne jest przyjęcie w polskim systemie ochrony konkurencji uregulowania wzorującego się na ww. regulacjach wspólnotowych.

Ww. rozporządzenie Komisji, zwane dalej „rozporządzeniem 461/2010”, zastąpiło z dniem 1 czerwca br. rozporządzenie 1400/2002. Zgodnie z przepisami rozporządzenia 461/2010 (art. 2), utrzymane w mocy na okres 3 lat zostały obowiązujące do 31 maja 2010 r. uregulowania w zakresie porozumień wertykalnych, których przedmiotem są warunki sprzedaży lub odsprzedaży nowych pojazdów samochodowych. Po upływie ww. okresu, od 1 czerwca 2013 r. do nowych pojazdów samochodowych zastosowanie będzie mieć rozporządzenie Komisji nr 330/2010 z dnia 20 kwietnia 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych (Dz. Urz. UE z dnia 23 kwietnia 2010 r. L 102, str. 1). Natomiast w odniesieniu do porozumień, których przedmiotem są warunki zakupu sprzedaży lub odsprzedaży części zamiennych do pojazdów samochodowych lub świadczenie usług naprawy i konserwacji pojazdów samochodowych zastosowanie mają, zgodnie z art. 4 rozporządzenia 461/2010, reguły wyłączeniowe określone w rozporządzeniu Komisji nr 330/2010 z dnia 20 kwietnia 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych, zwane dalej „rozporządzeniem 330/2010”, z uwzględnieniem klauzul niedozwolonych bezpośrednio wskazanych w art. 5 rozporządzenia 461/2010.

Z uwagi na powyższe, projektowane rozporządzenie będzie opierać się na rozwiązaniach funkcjonujących w odniesieniu do sektora pojazdów samochodowych w trzech rozporządzeniach Komisji:

- rozporządzeniu 1400/2002 – w odniesieniu do rynku dystrybucji nowych pojazdów samochodowych,
- rozporządzeniu 330/2010 oraz rozporządzeniu 461/2010 – w odniesieniu do rynku części zamiennych oraz usług serwisowych.

Należy jednak zaznaczyć, że projekt rozporządzenia będzie zawierał pewne odrębności w stosunku do ww. rozporządzeń Komisji, wynikające ze specyfiki polskiego sektora pojazdów samochodowych. Z tego powodu niektóre zapisy przedmiotowego projektu nie będą miały odpowiednika w rozporządzeniach unijnych i odwrotnie. Ponadto w projekcie zostanie utrzymana terminologia oraz niektóre regulacje, które funkcjonowały na gruncie uprzednio obowiązującego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję. Takie rozwiązanie stanowi realizację zasad stabilności i pewności prawa oraz bezpieczeństwa obrotu gospodarczego, która ma szczególne znaczenie dla przedsiębiorców. W praktyce funkcjonuje bowiem ugruntowana interpretacja dotychczas obowiązujących przepisów.

Zakres przedmiotowy projektowanego rozporządzenia nie będzie istotnie różnić się od zakresu ww. rozporządzenia Rady Ministrów z 2003 r., ponieważ obecnie funkcjonujący w UE system wyłączeń spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję w sektorze pojazdów samochodowych działa w oparciu o uregulowania istniejące w rozporządzeniu 1400/2002, które służyło za wzór do przygotowania ww. rozporządzenia z 2003 r. regulującego kwestię dopuszczalności wyłączeń porozumień ograniczających konkurencję na rynku krajowym. Projektowane rozporządzenie, podobnie jak rozporządzenie 461/2010, dokonuje rozgraniczenia w sektorze pojazdów samochodowym na rynek dystrybucji nowych

pojazdów samochodowych oraz rynek części zamiennych i usług serwisowych. Dlatego też oddzielnie sformułowane zostały w ww. projekcie warunki dopuszczalności wyłączenia dla porozumień dotyczących dystrybucji nowych pojazdów samochodowych (§ 8, § 11-14 projektu), a oddzielnie dla dystrybucji części zamiennych i świadczenia usług serwisowych (§ 7 projektu). Podobnie, w projekcie wskazano odrębne rodzaje klauzul niedozwolonych dla porozumień dotyczących dystrybucji nowych pojazdów samochodowych (§ 18, § 21) oraz dla porozumień w zakresie dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych (§ 19, § 22).

Warunki dopuszczalności wyłączenia zostały oparte o podobne kryteria jak w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu wyłączeniowym z 2003 r. Zasadniczym kryterium jest udział w rynku (§ 7-9), w przypadku porozumień, których uczestnikami są związki przedsiębiorców pozostawiono również kryterium nieprzekroczenia obrotu - 50 mln euro (§ 4 pkt 2). Sposób obliczania udziałów w rynku przewidziany w § 10 projektu również stanowi powtórzenie odpowiedniego uregulowania z rozporządzenia wyłączeniowego z 2003 r. Zmodyfikowana została definicja zakazu konkurowania, przewidziana w § 2 pkt 24 projektu, dla części zamiennych, podobnie jak w rozporządzeniu 330/2010, określono, że zakaz konkurowania stanowi zobowiązanie nabywcy do dokonywania u określonego dostawcy więcej niż 80% wszystkich zakupów. Taki sam próg obowiązuje w przypadku usług serwisowych.

Ponadto należy zaznaczyć, że porozumienia, które będą podlegały wyłączeniu spod zakazu, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy, na podstawie projektu rozporządzenia, będą jednocześnie wypełniały przesłanki wyłączeniowe określone w art. 8 ust. 1 ustawy, a mianowicie:

- będą przyczyniać się do polepszenia produkcji, dystrybucji towarów lub do postępu technicznego lub gospodarczego,
- zapewnią nabywcy lub użytkownikowi odpowiednią część wynikających z porozumień korzyści,
- nie będą nakładać na zainteresowanych przedsiębiorców ograniczeń, które nie będą niezbędne do osiągnięcia tych celów,
- nie stworzą tym przedsiębiorcom możliwości wyeliminowania konkurencji na rynku właściwym w zakresie znacznej części określonych towarów.

Powyższe przesłanki są analogiczne do przesłanek określonych w art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Jednocześnie przepisy projektu rozporządzenia są, jak wskazano wyżej, wzorowane na trzech rozporządzeniach Komisji, które to rozporządzenia są zgodne z art. 101 ust. 3 Traktatu.

W projekcie znalazły się przepisy, które umożliwią przedsiębiorcom dostosowanie się do nowego stanu prawnego. Przedsiębiorcy, których sytuacja - na skutek wejścia w życie projektowanego rozporządzenia - ulegnie zmianie na niekorzyść, ponieważ zawarte przez nich porozumienia w nowym stanie prawnym przestaną podlegać wyłączeniu, będą mieli sześciomiesięczny termin na odpowiednią modyfikację wiążących ich porozumień (§ 24). Natomiast w stosunku do pozostałych przedsiębiorców związanych obecnie porozumieniami, które będą podlegały wyłączeniu na mocy projektowanej regulacji, nie ma potrzeby wprowadzania okresu przejściowego, ponieważ ich sytuacja nie zmieni się lub będzie bardziej korzystna niż dotychczas.

Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie wyłączeniowe będzie obowiązywać przez okres trzech lat (podobne rozwiązanie przyjęto w prawie UE), po upływie którego porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych będą podlegać ogólnym regułom wyłączeniowym przewidzianym dla wszystkich porozumień wertykalnych (w 2011 r. planowane jest przyjęcie nowego rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, zastępującego obecnie obowiązujące rozporządzenie z 19 listopada 2007 r.),

z uwzględnieniem klauzul niedozwolonych przewidzianych wyłącznie dla rynku części zamiennych i usług serwisowych, o których mowa w art. 5 rozporządzenia 461/2010.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i przepisów technicznych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

# OCENA SKUTKÓW REGULACJI

## 1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Wejście w życie rozporządzenia będzie miało wpływ na przedsiębiorców prowadzących działalność w sektorze pojazdów samochodowych, zarówno tych, którzy działają na rynku nowych pojazdów samochodowych, jak i na tych, którzy występują na rynku tzw. usług posprzedażnych.

Ponadto nowa regulacja przyniesie korzyści dla konsumentów. Określenie klauzul niedozwolonych zapobiegnie ograniczaniu dostępu do rynku w sektorze pojazdów samochodowych, a tym samym spowoduje poszerzenie dostępu do oferowanych na tym rynku towarów i świadczonych usług serwisowych. Jednocześnie nie przewiduje się, aby projektowane rozporządzenie przyniosło wzrost cen ww. towarów i usług.

## 2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji społecznych z następującymi organizacjami przedsiębiorców i organizacjami konsumentów:

- 1) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
- 2) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 3) Business Centre Club;
- 4) Koalicja na rzecz Prawa do Naprawy;
- 5) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 6) Polska Izba Motoryzacji;
- 7) Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 8) Związek Dealerów Samochodów;
- 9) Związek Polskiego Leasingu;
- 10) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.

W ramach konsultacji społecznych uwagi do projektu rozporządzenia zgłosiły następujące podmioty: Koalicja na rzecz Prawa do Naprawy, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego oraz Związek Dealerów Samochodów.

W uwagach wskazywano na brak konieczności wdrażania przepisów rozporządzeń Komisji do polskiego porządku prawnego, z uwagi na to, że przepisy te obowiązują bezpośrednio w krajowym systemie prawa. Taka argumentacja jest niezasadna, ponieważ przedmiotem rozporządzeń Komisji i projektowanego rozporządzenia są różne rynki geograficzne. W pierwszym przypadku regulacją objęty jest rynek wspólnotowy, w drugim – rynek krajowy.

Ponadto zwracano uwagę na niezgodność niektórych przepisów projektu rozporządzenia z rozporządzeniami Komisji: 1400/2002, 330/2010 oraz 461/2010. Odnosząc się do tej uwagi należy podkreślić, że nowe rozporządzenie nie stanowi implementacji przepisów wspólnotowych do polskiego prawa. Nie istnieje również obowiązek dokonania takiej implementacji. Projektowane rozporządzenie stanowi autonomiczną regulacją krajową, która będzie jedynie wzorowana na rozwiązaniach przyjętych w Unii Europejskiej.

Podniesiona została również kwestia sprzeczności § 15 i § 17 projektu rozporządzenia. Przepisy te nie są ze sobą sprzeczne. Należy zauważyć, że wskazanie klauzul dozwolonych w § 15 i 16 projektu ma charakter przykładowy i nie jest wyczerpujące. O faktycznym zakresie przedmiotowym wyłączeń decydują przepisy rozdziałów 2. (warunki dopuszczalności wyłączenia) i 4. (określającego precyzyjnie klauzule niedozwolone). Należy więc przyjąć, że

wszystkie klauzule spełniające warunki przewidziane w rozdziale 2. oraz niebędące klauzulami niedozwolonymi określonymi w rozdziale 4. są klauzulami dozwolonymi.

Uwzględniono uwagę Koalicji na Rzecz Prawa do Naprawy dotyczącą dodania w § 14 ust. 4 projektu rozporządzenia do listy niezależnych uczestników rynku producentów części zamiennych. Zmiana ma charakter doprecyzowujący, gdyż wyliczenie niezależnych uczestników rynku nie stanowi zamkniętego katalogu tych podmiotów.

Ponadto Związek Dealerów Samochodów wyraził zdecydowane poparcie dla regulacji zamieszczonych w projekcie rozporządzenia, dotyczących rynku nowych pojazdów samochodowych.

Z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej UOKiK, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.). Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania projektem.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało skutków dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków dla rynku pracy.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowana regulacja pozytywnie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. W efekcie wejścia w życie nowego rozporządzenia zwiększy się wymiana handlowa na poszczególnych szczeblach dystrybucji w ramach sektora pojazdów samochodowych. Jednocześnie warunki dopuszczalności wyłączeń spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję nie zakłócą rozwoju przedsiębiorczości na przedmiotowym rynku w Polsce, ponieważ są na tyle restrykcyjne, że uniemożliwią na przykład przedsiębiorcom o dużych udziałach w rynku zawieranie porozumień, które mogłyby jeszcze bardziej umocnić ich pozycję rynkową, a tym samym osłabić pozycję ich mniejszych konkurentów.

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków dla rozwoju regionalnego.