

**ROZPORZĄDZENIE  
RADY MINISTRÓW**

z dnia 2013 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych 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:

**§ 1.** W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 30 marca 2011 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. Nr 81, poz. 441) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 dodaje się pkt 16 - 20 w brzmieniu:

„16) warsztat - przedsiębiorcę świadczącego usługi serwisowe;

17) autoryzowany warsztat - warsztat działający w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę;

18) 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;

19) pojazdy samochodowe - pojazdy samochodowe w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137), z wyłączeniem motocykli;

20) usługi serwisowe - usługi polegające na naprawie lub przeglądzie pojazdów samochodowych;”;

2) w § 11 dodaje się pkt 6-8 w brzmieniu:

„6) sprzedaży części zamiennych przez członków systemu dystrybucji selektywnej niezależnym warszatom, stosującym te części do świadczenia usług serwisowych;

7) uzgodnione - między dostawcą części zamiennych, narzędzi naprawczych, diagnostycznych lub innego sprzętu a producentem pojazdów samochodowych - uprawnienia dostawcy do sprzedaży tych części zamiennych lub usług serwisowych dystrybutorom albo autoryzowanym lub niezależnym warszatom lub ostatecznym użytkownikom;

8) uzgodnione - między producentem pojazdów samochodowych, wykorzystującym komponenty do montażu pojazdów samochodowych, oraz dostawcą takich komponentów - uprawnienia dostawcy do efektywnego umieszczania swojego znaku towarowego lub swojego logo w widocznym miejscu na dostarczanych komponentach lub na częściach zamiennych.”.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2013 r.

Za zgodność pod względem  
redakcyjnym i prawnym

<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, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2011 r. Nr 34, poz. 173.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję zakłada wprowadzenie do obecnie obowiązującego od dnia 1 czerwca 2011 r. rozporządzenia uregulowań określających zakres wyłączeń dopuszczonych na podstawie tego rozporządzenia w stosunku do porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych. Projektowane zmiany mają związek z wygaśnięciem z dniem 31 maja 2013 r. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję.

W obecnym stanie prawnym w odniesieniu do sektora pojazdów samochodowych w zakresie wyłączeń spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, o którym mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, obowiązuje wydane na podstawie art. 8 ust. 3 ww. ustawy rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, zwane dalej „rozporządzeniem RM z dnia 8 października 2010 r.”. Rozporządzenie to wzoruje się na przepisach rozporządzenia Komisji (UE) 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), zwanego dalej „rozporządzeniem 461/2010”. 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 muszą stosować się do zasadniczo 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 rynkiem UE, zasadne jest przyjęcie w polskim systemie ochrony konkurencji uregulowania wzorującego się na ww. regulacjach wspólnotowych.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia 461/2010 szczególne regulacje dotyczące wyłączeń porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, ustanowione na mocy 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 przestaną obowiązywać z dniem 31 maja 2013 r. Od dnia 1 czerwca br. dla porozumień tych stosowane będą co do zasady ogólne reguły wyłączeń przewidziane dla porozumień wertykalnych, 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. Art. 5 ww. rozporządzenia 461/2010 wskazuje dodatkowo na 3 rodzaje porozumień wertykalnych odnoszących do rynku pojazdów samochodowych, w szczególności rynku części zamiennych i usług serwisowych, które nie będą podlegać wyłączeniu na podstawie ww. rozporządzenia 330/2010, mimo spełniania przez nie warunków objęcia wyłączeniem na podstawie tego rozporządzenia. W polskich przepisach analogiczny przepis, wskazujący na ww. niedozwolone rodzaje porozumień niepodlegające wyłączeniu, jest zawarty obecnie w rozporządzeniu RM z dnia 8 października 2010 r. (§ 19 pkt 1-3).

Wzorując się na ww. uregulowaniach prawa UE, polskie rozporządzenie RM z dnia 8 października 2010 r. wygaśnie z końcem maja 2013 r. i dla porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych warunki wyłączenia w odniesieniu do rynku krajowego

określać będzie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 marca 2011 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, zwane dalej „rozporządzeniem RM z dnia 30 marca 2011 r.”, kształtujące zakres i warunki wyłączeń porozumień wertykalnych na rynku polskim na wzór ww. rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 330/2010. Mając na uwadze potrzebę zapewnienia pełnej zbieżności warunków i zakresów wyłączenia przewidzianych przez polskie przepisy z przepisami UE, konieczne będzie znowelizowanie ww. rozporządzenia RM z dnia 30 marca 2011 r. tak, aby zawierało ono odpowiednik ww. art. 5 rozporządzenia 461/2010 (po wygaśnięciu rozporządzenia RM z dnia 8 października 2010 r. przestanie obowiązywać m.in. § 19 pkt 1-3, który nie przewiduje możliwości wyłączenia na podstawie ww. rozporządzenia dla trzech rodzajów porozumień wertykalnych zawieranych na rynku części zamiennych i usług serwisowych).

Niedopuszczenie możliwości wyłączenia spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję rodzajów porozumień wskazanych obecnie w § 19 pkt 1-3 rozporządzenia RM z dnia 8 października 2010 r. ma na celu lepszą dostępność części zamiennych dla konsumentów oraz wzmocnienie ochrony konkurencji na tym rynku. Jak podkreśla Komisja w uzasadnieniu do rozporządzenia 461/2010 rynek towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych wykazuje na tyle szczególne cechy, że w stosunku do porozumień dotyczących dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji konieczne jest zastosowanie specjalnych reguł wyłączeniowych. *Z doświadczenia zdobytego przez Komisję w kontekście stosowania rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 wynika w szczególności, że wzrost cen poszczególnych napraw znajduje tylko częściowe odzwierciedlenie w zwiększonej niezawodności dzisiejszych samochodów i wydłużeniu odstępów czasu między kolejnymi naprawami serwisowymi. Tendencje te wynikają z rozwoju technicznego oraz coraz większej złożoności i niezawodności komponentów samochodowych kupowanych przez producentów pojazdów od dostawców oryginalnych części zamiennych. Dostawcy ci sprzedają swoje produkty jako części zamienne na rynku towarów i usług posprzedażnych zarówno za pośrednictwem sieci autoryzowanych warsztatów producentów pojazdów, jak i niezależnymi kanałami, stanowiąc tym samym ważną siłę konkurencyjną na rynku towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych. Średnie koszty usług naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych ponoszone przez konsumentów w Unii stanowią bardzo wysoki odsetek całkowitych wydatków konsumentów na pojazdy silnikowe.*

*Warunki konkurencyjne panujące na rynku towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych mają również bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo publiczne (ponieważ pojazdy poddane niewłaściwej naprawie mogą stanowić zagrożenie) oraz na zdrowie publiczne i środowisko (ponieważ emisja dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń powietrza może być wyższa w przypadku pojazdów, które nie przeszły regularnej konserwacji).*

*W zakresie, w jakim możliwe jest wydzielenie odrębnego rynku towarów i usług posprzedażnych, skuteczna konkurencja na rynkach kupna i sprzedaży części zamiennych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych zależy od stopnia wzajemnego oddziaływania konkurencyjnego między autoryzowanymi warsztatami, tj. warsztatami działającymi w ramach sieci warsztatów, utworzonych pośrednio lub bezpośrednio przez producentów pojazdów, a także między autoryzowanymi i niezależnymi podmiotami, w tym niezależnymi dostawcami części zamiennych i warsztatami. Zdolność konkurencyjna tych ostatnich zależy od nieograniczonego dostępu do istotnych elementów wyjściowych, takich jak części zamienne czy informacje techniczne (pkt 11-13 uzasadnienia rozporządzenia 461/2010).*

Mając na uwadze powyższe, porozumienia wertykalne dotyczące dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych powinny zatem korzystać (wzorem uregulowań UE) z przywileju wyłączenia grupowego tylko pod warunkiem, że – oprócz spełnienia warunków dotyczących wyłączenia ustanowionych w rozporządzeniu RM z dnia

30 marca 2011 r. – spełniają one jeszcze surowsze kryteria dotyczące niektórych poważnych ograniczeń konkurencji, które mogą ograniczyć podaż i wykorzystanie części zamiennych na rynku towarów i usług serwisowych dla pojazdów samochodowych.

Projektowany § 11 pkt 6 rozporządzenia RM z dnia 30 marca 2011 r. przewiduje, iż przywilej wyłączenia grupowego nie powinien przysługiwać tym porozumieniom, które ograniczają sprzedaż części zamiennych przez uczestników systemu selektywnej dystrybucji producenta pojazdów niezależnym warsztatom, które wykorzystują je do świadczenia usług naprawy lub konserwacji. Brak dostępu do takich części zamiennych powodowałby, iż niezależne warsztaty nie mogłyby skutecznie konkurować z autoryzowanymi warsztatami, gdyż pozbawione byłyby możliwości świadczenia konsumentom usług wysokiej jakości przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego funkcjonowania pojazdów samochodowych. Proponowany przepis obowiązuje obecnie w rozporządzeniu RM z dnia 8 października 2010 r. (§ 19 pkt 1), który powielił art. 5 lit. a) rozporządzenia 461/2010.

Zmiana proponowana w dodawanym § 11 pkt 7 rozporządzenia RM z dnia 30 marca 2011 r. ma na celu zapewnienie skutecznej konkurencji na rynku usług naprawy i konserwacji jak również umożliwienie warsztatom oferowania ostatecznym użytkownikom konkurencyjnych części zamiennych. Zgodnie z projektowanym przepisem wyłączenie grupowe nie powinno obejmować porozumień wertykalnych, które ograniczają możliwości producenta części zamiennych w zakresie ich sprzedaży autoryzowanym warsztatom działającym w systemie dystrybucji producenta pojazdów, niezależnym dystrybutorom części zamiennych, niezależnym warsztatom lub ostatecznym użytkownikom. Nie ma to wpływu na odpowiedzialność producentów części zamiennych na podstawie prawa cywilnego, nie ogranicza również możliwości producentów pojazdów w zakresie wymagania od autoryzowanych warsztatów działających w ich systemie dystrybucji stosowania wyłącznie takich części zamiennych, które pod względem jakości odpowiadają komponentom stosowanym w montażu danego pojazdu samochodowego. Ponadto ze względu na bezpośrednie, umowne zaangażowanie producentów pojazdów w naprawy gwarancyjne, bezpłatny serwis oraz prace związane z usuwaniem wad fabrycznych porozumienia zawierające zobowiązanie autoryzowanych warsztatów do korzystania wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw powinny zostać objęte wyłączeniem. W obecnym stanie prawnym, powyższa regulacja została ujęta w § 19 pkt 2 rozporządzenia RM z dnia 8 października 2010 r. – jako odpowiednik art. 5 lit. b) rozporządzenia 461/2010.

Ponadto, wzorem rozporządzenia 461/2010, w celu umożliwienia autoryzowanym i niezależnym warsztatom oraz ostatecznym użytkownikom zidentyfikowania producenta komponentów lub części zamiennych do pojazdów samochodowych oraz dokonania wyboru między alternatywnymi częściami, wyłączenie grupowe nie powinno obejmować porozumień, na mocy których producent pojazdów samochodowych utrudnia producentowi komponentów lub oryginalnych części zamiennych umieszczenie swojego znaku towarowego lub znaku firmowego na tych częściach w sposób skuteczny i widoczny. Projektowany § 11 pkt 8 rozporządzenia RM z dnia 30 marca 2011 r. będzie stanowić przeniesienie na grunt tego rozporządzenia uregulowania zawartego obecnie w § 19 pkt 3 rozporządzenia RM z dnia 8 października 2010 r., którego treść zbieżna jest z art. 5 lit. c) rozporządzenia 461/2010.

W związku z opisanymi powyżej zmianami, powodującymi wprowadzenie do zmienianego rozporządzenia części nazewnictwa używanego dotychczas w przepisach rozporządzenia RM z dnia 8 października 2010 r., niezbędne będzie również uzupełnienie § 3 nowelizowanego rozporządzenia o pojęcia, o których mowa w § 2 pkt 13-15, 17 i 19 rozporządzenia RM z dnia 8 października 2010 r.

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 aktów prawnych (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, przede wszystkim na tych którzy działają na rynku części zamiennych do pojazdów samochodowych i usług serwisowych tych pojazdów .

Ponadto nowa regulacja przyniesie korzyści dla konsumentów. Zapobiegnie ograniczaniu dostępu do rynku części zamiennych i usług serwisowych 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) Business Centre Club
- 2) Centrum im. Adama Smitha
- 3) Krajowa Izba Gospodarcza
- 4) Kampania „Prawo do Naprawy”
- 5) Konfederacja Pracodawców Polskich
- 6) Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości
- 7) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
- 8) Polska Izba Handlu
- 9) Polska Izba Motoryzacji
- 10) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
- 11) Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji
- 12) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
- 13) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
- 14) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich
- 15) Stowarzyszenie Prawa Konkurencji
- 16) Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych
- 17) Związek Dealerów Samochodów
- 18) Związek Polskiego Leasingu.

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 lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

### **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. Zapewni ona możliwość skutecznego konkurowania niezależnych warsztatów z warsztatami autoryzowanymi. Poprzez zapewnienie większej dostępności określonych towarów i usług związanych z sektorem pojazdów samochodowych dla ogółu przedsiębiorców działających w tym sektorze wzrośnie konkurencyjność tych przedsiębiorców, co pozytywnie wpłynie na rozwój całego sektora i przyniesie korzyści konsumentom.

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

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

### **7. Źródła finansowania**

Wejście w życie rozporządzenia nie wymaga finansowania.