



Bruksela, dnia 27 maja 2010 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu
przy Unii Europejskiej

Sprawozdanie nr 34/2010

Komisja przyjmuje zmienione reguły konkurencji

w branżach sprzedaży i naprawy samochodów

Komisja Europejska przyjęła nowe reguły konkurencji dotyczące umów między producentami pojazdów a autoryzowanymi salonami sprzedaży, warsztatami napraw oraz dystrybutorami części zamiennych. Nowe przepisy zwiększą konkurencję na rynku napraw i przeglądów samochodów ułatwiając dostęp do niezbędnych informacji technicznych oraz wykorzystywanie alternatywnych części zamiennych. Umożliwią one Komisji walkę ze związanymi z gwarancjami nadużyciami producentów wymagających serwisowania samochodów jedynie w autoryzowanych warsztatach. Nowe przepisy pozwolą także zmniejszyć koszt dystrybucji nowych samochodów eliminując nadbyte restrykcyjne przepisy.

- **Komunikat Komisji Europejskiej**

„Jestem przekonany, że nowe zasady przyniosą konsumentom konkretne korzyści zmniejszając koszt napraw i przeglądów, które stanowią zbyt dużą część całości kosztów związanych z posiadaniem samochodu. Ograniczą one także koszty dystrybucji eliminując nadbyte restrykcyjne przepisy”, powiedział wiceprzewodniczący Komisji i komisarz ds. konkurencji, **Joaquin Almunia**. „Wszystkie usługi, za które trzeba płacić, kierowca będzie mógł zrealizować w nieautoryzowanym serwisie bez utraty gwarancji”, dodał. Teraz zdarza się, że dla zachowania gwarancji trzeba jeździć do autoryzowanej stacji nawet po wymianę oleju. Natomiast w autoryzowanych serwisach będą się nadal odbywać bezpłatne naprawy w ramach gwarancji.

„Mam nadzieję, że ceny napraw spadną jak najszybciej. Sam, jako użytkownik samochodu i komisarz, chcę szybko zobaczyć korzyści z tego rozporządzenia, ale nie potrafię powiedzieć, ile to będzie”, powiedział komisarz. „O skali marż na rynku napraw i serwisowania świadczy fakt, że ceny za te same usługi różnią się czasem o 100 proc.”, dodał.

Komisarz **Almunia** tłumaczył, że szczegółowe zasady są potrzebne ze względu na brak skutecznej konkurencji, którą odczuwają klienci: o ile ceny samochodów spadają, to koszt napraw rośnie, bo stawki są windowane przez autoryzowane serwisy. Komisarz ostrzegł nawet, że to zniechęca do regularnego odwiedzania warsztatów samochodowych, co zagraża

bezpieczeństwu na drogach. Zwłaszcza, że mniej bezpieczne, starsze samochody wymagają częstszego serwisowania.

Komisja przyjęła w dniu 27 maja br. nowe rozporządzenie oraz wytyczne w sprawie wyłączeń grupowych w dziedzinie stosowania reguł konkurencji w sektorze samochodowym.

Nowe przepisy wprowadzają 30% próg udziału w rynku, po przekroczeniu którego umowy pomiędzy producentami samochodów i autoryzowanymi warsztatami nie będą już podlegać wyłączeniom grupowym, co dostosowuje przepisy do ogólnych ram prawnych (Rozporządzenie 330/2010 przyjęte dnia 20 kwietnia w sprawie wyłączeń grupowych w odniesieniu do porozumień wertykalnych). Ułatwi to Komisji walkę z ewentualnymi nadużyciami niekorzystnymi dla konsumentów, takimi jak odmowa dostępu do informacji technicznych dla niezależnych warsztatów naprawczych. Zwiększy to konkurencję pomiędzy autoryzowanymi i niezależnymi warsztatami.

Nowe przepisy ułatwią dostęp warsztatów do alternatywnych części zamiennych, które stanowią znaczną część kosztów napraw.

Producenci samochodów nie będą już mogli umieszczać w gwarancji warunku dokonywania wymiany oleju lub korzystania z innych usług jedynie w autoryzowanych warsztatach. Producenci mogą oczywiście wymagać, by naprawy objęte gwarancją i opłacane przez producenta dokonywane były w sieci autoryzowanych warsztatów.

Wszystko to ma znaczenie dla konsumentów, gdyż koszty napraw, stanowiące około 40% całości kosztów związanych z posiadaniem samochodu, wzrosły w ostatnich latach.

Analiza Komisji wykazała, że rynki sprzedaży samochodów są bardzo konkurencyjne. Marże producentów i salonów sprzedaży są niewielkie, a wiele lat utrzymywania zbyt dużych mocy produkcyjnych oraz doskonalenia technologii doprowadziło do korzystnej dla konsumentów sytuacji spadku realnych cen samochodów oraz zwiększenia oferty. Do obniżania cen przyczynił się także kryzys finansowy.

W tym kontekście istniejące przepisy są zbyt skomplikowane i restrykcyjne, wpływając pośrednio na zwiększenie kosztów dystrybucji, które stanowią średnio 30% ceny nowego samochodu.

Komisja proponuje zatem uproszczenie przepisów i traktowanie rynku samochodowego tak samo jak innych rynków. Obecny model dystrybucji w większości przypadków nadal będzie podlegał wyłączeniom, ale niektóre odnoszące się do tego sektora klauzule, które okazały się nieskuteczne lub szkodliwe, nie będą kontynuowane. Nowy system zapewni producentom samochodów większą elastyczność w organizowaniu sieci, w ramach których sprzedawcy wielu marek samochodów współlistnieją z salonami sprzedaży oferującymi wyłącznie marki należące do jednego producenta.

Nowe przepisy dotyczące rynku napraw i serwisowania wejdą w życie 1 czerwca 2010 r., a przepisy odnoszące się do rynku sprzedaży samochodów 1 czerwca 2013 r. i obowiązujące będą do 31 maja 2023 r.

Komisja monitorować będzie zmiany sytuacji i, podobnie jak w przeszłości, podejmować będzie odpowiednie działania w razie problematycznych sytuacji lub zmiany warunków konkurencji.

By konsumenci, a także właściciele niezależnych warsztatów mieli jasność, że można korzystać z nieautoryzowanych serwisów i części zamiennych, Komisja Europejska zapowiada wydanie specjalnej broszury informacyjnej w formie pytań i odpowiedzi. Był to jeden z apeli Parlamentu Europejskiego.

- **Konsekwencje wprowadzenia rozporządzenia w życie**

Nowe rozporządzenie Komisji ma być korzystne dla konsumentów, zapewniając im dostęp do tanich części zamiennych i napraw w nieautoryzowanych serwisach bez utraty gwarancji. Mają one w większym stopniu gwarantować prawo klientów do konkurencyjnych cenowo, nieoryginalnych części zamiennych oraz serwisowania samochodów w nieautoryzowanych warsztatach. To istotne dla posiadaczy samochodów a także dla niezależnych warsztatów samochodów, które będą mogły łatwiej konkurować z autoryzowanymi serwisami.

Komisja Europejska nie potrafi sprecyzować, o ile koszty napraw spadną. Tłumaczy, że będzie jej łatwiej zwalczać nieuczciwe praktyki producentów samochodów, którzy np. nie chcą zdradzać niezależnym warsztatom i producentom części informacji technicznej pojazdu.

Polscy niezależni producenci i dystrybutorzy części motoryzacyjnych oraz właściciele nieautoryzowanych warsztatów domagali się od KE takich rozwiązań, przestrzegając, że dominacja wielkich koncernów na rynku napraw, serwisowania i części zamiennych zagraża przetrwaniu polskich firm i podniesie koszty serwisowania samochodów dla klientów. Już na początku marca polska "Koalicja na rzecz Prawa do Naprawy" w stanowisku wyraziła zadowolenie, że KE zamierza zabronić producentom pojazdów nieuczciwych praktyk, zakazujących współpracującym z nimi producentom części i narzędzi dostarczania wyrobów jednocześnie na rynek wtórny.

Z decyzji KE nie jest natomiast zadowolona część samochodowych sieci dealerskich. KE ogłosiła bowiem, że w 2013 roku wygasną obecne przepisy ułatwiające zakładanie salonów oferujących wiele marek samochodów. KE uważa, że nie ma potrzeby szczególnych zachęt: rynek sprzedaży samochodów jest wystarczająco konkurencyjny, a nowe firmy nie mają problemu z wejściem ze swoją ofertą. KE doszła do wniosku, że obecne skomplikowane zasady tylko przyczyniają się do wzrostu kosztów dystrybucji, które stanowią nawet 30 proc. ceny nowego samochodu.

W opinii Komisji, rynek sprzedaży aut powinien być traktowany tak, jak każdy inny. Zdaniem KE, salony oferujące wiele marek będą bez trudu istniały na rynku wraz z punktami sprzedającymi auta jednego producenta. Ma o tym zdecydować zapotrzebowanie: na przykład na odludnych, wiejskich terenach, bardziej opłacalna jest sprzedaż wielu samochodów pod jednym dachem niż prowadzenie osobnych salonów. Obecnie taka forma sprzedaży to 3 proc. rynku.

- **Kontekst**

Rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych wyłączają niektóre, spełniające odpowiednie wymogi, kategorie umów z zakazu UE odnoszącego się do praktyk ograniczających konkurencję (art. 101 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej). Stare przepisy odnoszące się do sektora samochodowego (rozporządzenie 1400/2002) zostały przyjęte w 2002 r. i wygasają 31 maja. Przed przyjęciem nowych przepisów Komisja przeprowadziła szerokie i długotrwałe konsultacje.

W ostatnich latach Komisja zainicjowała postępowania przeciwko czterem producentom: DaimlerChrysler, Fiat, Toyota i GM w celu zagwarantowania dostępu niezależnych warsztatów do informacji niezbędnych do przeprowadzania napraw. Inne potencjalne problemy związane są z dostępem do części zamiennych oraz z odmowami honorowania gwarancji w przypadkach, gdy konsument dokonał naprawy poza autoryzowaną siecią warsztatów. Przyjęte wytyczne oraz wyłączenia grupowe szczegółowo wyjaśniają zainteresowanym stronom, w jaki sposób Komisja zamierza stosować przepisy w tych obszarach.

Nowe rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych znajduje się pod adresem:

http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/rules_pl.pdf

Opracowała:
dr Magdalena Skulimowska¹

¹ Na podstawie informacji Komisji Europejskiej i PAP