

Ewa Wojtaszek-Mik

Porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych w prawie polskim

Kwartalnik Prawa Publicznego 3/4, 139-171

2003

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

*Ewa Wojtaszek-Mik**

POROZUMIENIA WERTYKALNE W SEKTORZE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W PRAWIE POLSKIM

28.1.2003 r. Rada Ministrów wydała rozporządzenie w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (dalej rozp.)¹, które miało wejść w życie 1.2.2004 r. Zostało ono – jeszcze przed wejściem w życie – zmienione, w wąskim jednakże zakresie, rozporządzeniem RM z 13.1.2004 r.², w wyniku czego obowiązywać zaczęło dopiero z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.

Jest to akt, którego nowość i doniosłość w polskim prawie ochrony konkurencji (antymonopolowym) przejawia się w dwóch aspektach. Po pierwsze, sektor pojazdów samochodowych nie był dotąd w obszarze tej dziedziny prawa regulowany w sposób odrębny i szczególny, a nie ulegał przecież wątpliwości, jak ważną rolę pełni on w gospodarce. Po drugie, jest to jedno z tzw. wyłączeń grupowych, stanowiących nową – wzorowaną na prawie konkurencji Wspólnoty Europejskiej – instytucję prawa polskiego.

1. CHARAKTER PRAWNY ROZPORZĄDZENIA – WYŁĄCZENIE GRUPOWE

Rozporządzenie RM z 2003 r. dotyczące sektora pojazdów samochodowych ma status wyłączenia grupowego, gdyż wydane jest na pod-

* Dr Ewa Wojtaszek-Mik – adiunkt w Katedrze Prawa Cywilnego, Uniwersytet Warszawski

¹ Dz.U. Nr 38, poz. 329.

² Dz.U. Nr 14, poz. 116.

stawie art. 7 ustawy z 15.12.2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (dalej u.o.k.k.)³. Ustawa ta zakazuje m.in. praktyk, które mają postać porozumień ograniczających konkurencję (art. 5)⁴. Zakazane porozumienia są w całości lub w odpowiedniej części nieważne. Jednocześnie jednak ustawa upoważnia Radę Ministrów do wydawania rozporządzeń zawierających wyłączenia grupowe spod wspomnianego zakazu (art. 7)⁵ dla rodzajów porozumień, które mimo swego antykonkurencyjnego charakteru mają pozytywne oddziaływanie i zasługują na legalizację. W sposób normatywny dochodzi więc do sprecyzowania zakresu i treści zakazu zawartego w art. 5 u.o.k.k. Delegacja ustawowa nie wskazuje kategorii porozumień, które mają zostać objęte wyłączeniami. Rada Ministrów kieruje się, jak na razie, katalogiem wyłączeń

³ T.j.: Dz.U. 2003, Nr 86, poz. 804, zm. Dz.U. Nr 170, poz. 1652.

⁴ Art. 5.1. Zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na:

- 1) ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów;
- 2) ograniczaniu lub kontrolowaniu produkcji lub zbytu oraz postępu technicznego lub inwestycji;
- 3) podziale rynków zbytu lub zakupu;
- 4) stosowaniu w podobnych umowach z osobami trzecimi uciążliwych lub niejednolitych warunków umów, stwarzających tym osobom zróżnicowane warunki konkurencji;
- 5) uzależnianiu zawarcia umowy od przyjęcia lub spełnienia przez drugą stronę innego świadczenia, niemającego rzeczowego ani zwyczajowego związku z przedmiotem umowy;
- 6) ograniczaniu dostępu do rynku lub eliminowaniu z rynku przedsiębiorców nieobjętych porozumieniem;
- 7) uzgadnianiu przez przedsiębiorców przystępujących do przetargu warunków składanych ofert, w szczególności dotyczących zakresu prac lub ceny.

⁵ Art.7.1. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, wyłączyć spod zakazu, o którym mowa w art. 5, porozumienia, które przyczyniają się do polepszenia produkcji, dystrybucji towarów lub do postępu technicznego lub gospodarczego, zapewniają nabywcy lub użytkownikowi odpowiednią część wynikających stąd korzyści i które:

- 1) nie nakładają na zainteresowanych przedsiębiorców ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów;
 - 2) nie stwarzają tym przedsiębiorcom możliwości wyeliminowania konkurencji na rynku właściwym w zakresie znacznej części określonych towarów.
2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, Rada Ministrów określi:
- 1) warunki, jakie muszą być spełnione, aby porozumienie mogło być uznane za wyłączone spod zakazu;
 - 2) klauzule, których występowanie w porozumieniu nie uznaje się za naruszenie art. 5;
 - 3) klauzule, których występowanie w porozumieniu stanowi naruszenie art. 5;
 - 4) okres obowiązywania wyłączenia.

grupowych, które wydano w prawie konkurencji Wspólnoty Europejskiej. Jak dotychczas wydała ich pięć, przy czym jako ostatnie wyłączenie dla porozumień wertykalnych w sektorze samochodowym⁶. Wyłączenia grupowe są nową instytucją polskiego prawa ochrony konkurencji (antymonopolowego)⁷, nieistniejącą w obowiązującej do czasu wejścia w życie u.o.k.k. ustawie o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym i ochronie interesów konsumentów z 24.2.1990 r.⁸ Wprowadzenie tej instytucji w nowej ustawie ocenić należy pozytywnie, sprzyja ona bowiem pewności prawa w warunkach dosyć ogólnie sformułowanego zakazu ustawowego, jednocześnie jednak stanowi ona ograniczenie swobody umów przez sztywne sprecyzowanie treści wielu postanowień umownych.

2. WYŁĄCZENIE GRUPOWE DOTYCZĄCE POROZUMIEŃ WERTYKALNYCH W SEKTORZE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH A WYŁĄCZENIE GRUPOWE DOTYCZĄCE POROZUMIEŃ WERTYKALNYCH

Zwrócić należy uwagę na to, że – podobnie jak w prawie wspólnotowym – w prawie polskim wyłączenie grupowe dla porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych (z 2003 r.) istnieje obok „zbiorczego” wyłączenia grupowego dla innych porozumień wertykal-

⁶ Pozostałe wydane dotychczas wyłączenia grupowe to rozporządzenia RM z: 30.7.2002 r. w sprawie wyłączenia niektórych kategorii porozumień, zawieranych między przedsiębiorcami prowadzącymi działalność ubezpieczeniową, spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. Nr 137, poz. 1151); 30.7.2002 r. w sprawie wyłączenia niektórych kategorii porozumień dotyczących transferu technologii spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. Nr 137, poz. 1152); 13.8.2002 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień specjalizacyjnych i porozumień badawczo-rozwojowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. Nr 142, poz. 1188); 13.8.2002 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U. Nr 142, poz. 1189).

⁷ Szerzej na temat zakazu zawartego w art. 5 i delegacji ustawowej do wydawania wyłączeń grupowych zawartej w art. 7 u.o.k.k. zob. E. Modzelewska-Wąchal, *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 66–94; R. Janusz, M. Sachajko, T. Skoczny, *Nowa ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów*, KPPubl 2001, nr 3, s. 182–185.

⁸ T.j.: Dz.U. 1999, Nr 52, poz. 547, zm. Dz.U. 2000, Nr 31, poz. 381 i Nr 60, poz. 704.

nych (z 2002 r.)⁹. Są to równorzędne akty normatywne (rozporządzenia RM), wydane na podstawie tego samego upoważnienia ustawowego, o ile jednak rozporządzenie z 2002 r. dotyczy – można powiedzieć ogólnie – porozumień wertykalnych, o tyle to z roku 2003 ogranicza się specyficznie do porozumień wertykalnych w sektorze samochodowym. Zresztą już w rozporządzeniu z 2002 r. założono, że nie obejmuje ono porozumień wertykalnych dotyczących dystrybucji i serwisu pojazdów samochodowych, jak również wyłączonych spod zakazu, o którym mowa w art. 5 u.o.k.k., na podstawie innych rozporządzeń wydanych na mocy art. 7 ustawy (§ 4 pkt 2 i 3).

W obydwu rozporządzeniach pokrywają się definicje porozumień wertykalnych. Są to porozumienia zawierane między dwoma lub więcej przedsiębiorcami, działającymi – w ramach takiego porozumienia – na różnych szczeblach obrotu, których celem jest zakup, sprzedaż lub odsprzedaż towarów¹⁰, w przypadku rozporządzenia „samochodowego” dodany jest jednak dalszy element definicji: „nowych pojazdów samochodowych, części zamiennych do pojazdów samochodowych lub świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych”. Z jednej strony oznacza to oczywiście zawężenie zakresu zastosowania tego ostatniego wyłączenia w sensie sektorowym, i to tylko do samochodów nowych, z drugiej jednak zwraca uwagę to, że dotyczy ono nie tylko obrotu towarami, jak rozporządzenie z 2002 r., lecz także świadczenia usług.

3. WYŁĄCZENIE GRUPOWE DOTYCZĄCE POROZUMIEŃ WERTYKALNYCH W SEKTORZE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W PRAWIE KONKURENCJI WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

Rozporządzenie RM dotyczące porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych z 2003 r. jest na poziomie krajowego prawa ochrony konkurencji odpowiednikiem wspólnotowego rozporzą-

⁹ Zob. przypis 6. Szerzej na temat rozporządzenia dotyczącego porozumień wertykalnych zob. P. Dębowski, T. Skoczny, *Wyłączenie określonych porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję*, Przegląd Prawa Handlowego 2003, nr 2, s. 5–13.

¹⁰ § 2 pkt 1 rozporządzenia dotyczącego porozumień wertykalnych z 2002 r. i § 2 pkt 1 rozporządzenia dotyczącego porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych.

dzenia (WE) nr 1400/2002 Komisji z 31.7.2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 1 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów samochodowych¹¹, które weszło w życie 1.10.2002 r. Rozporządzeniu wspólnotowemu towarzyszy obszerna Broszura wyjaśniająca z 30.9.2002¹². Rozporządzenie Komisji również stanowi wyłączenie grupowe spod zakazu konkurencji porozumień ograniczających konkurencję, który to zakaz zawarty jest w art. 81 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Wyłączenia grupowe spod tego zakazu mogą być wydawane dzięki art. 81 ust. 3 TWE, a bezpośrednią podstawę prawną rozporządzenia Komisji stanowi rozporządzenie Rady nr 19/65/EWG z 12.3.1965 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych¹³.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej spowoduje, że wspólnotowe wyłączenia grupowe wydane przez Komisję, w tym wyłączenie nr 1400/2002 dotyczące pojazdów samochodowych, będą obowiązywać w Polsce jako element krajowego porządku prawnego. Nie znaczy to jednak, że przekreślą one rację bytu wyłączeń wydanych przez RM, a więc także komentowanego rozporządzenia RM odnoszącego się do porozumień w sektorze samochodowym. Wyłączenia te obowiązywać będą jednocześnie, rozporządzenie Komisji będzie jednak stosowane w przypadkach, gdy porozumienie antykonkurencyjne w odczuwalny sposób oddziaływać będzie na handel między państwami członkowskimi, rozporządzenie RM natomiast w odniesieniu do sytuacji „czysto krajowych”¹⁴. Oczywiście kryterium to nie jest na tyle precyzyjne, aby uniknąć problemów co do rozgraniczania tych dwóch sytuacji. Innym problemem, który pojawia się w związku ze „współistnieniem w tej dziedzinie przepisów krajowych i wspólnotowych”, to dopuszczalność, czy

¹¹ O.J. 2002, L 203/30. Szerzej zob. J.-M. Thouvenin, R. Aubanel, *Le nouveau règlement automobile*, „Revue du Marché commun et de l'Union européenne” 2000/462, s. 600–604; N. Jalabert-Doury, *Concurrence européenne et internationale*, „Revue de Droit des Affaires Internationales” 2002, nr 6, s. 676–678; Z. Jurczyk, *Nowe reguły konkurencji w sektorze pojazdów samochodowych*, Acta Universitatis Wratislaviensis nr 2534, Przegląd Prawa i Administracji LVI, Wrocław 2003, s. 61–74; I. Zużewicz [w:] *Konkurencja*, pod red. Z. Brodeckiego, Warszawa, 2004, s. 217–221. Tłumaczenia zob. <http://www2.ukie.gov.pl>; *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej, Źródła*, t. 2: *Reguły sektorowe*, wybór i oprac. T. Skoczny, Warszawa 2002, s. 499–520.

¹² http://www.europa.eu.int/comm/competition/car_sector/explanatory_brochure.

¹³ O.J. 36 z 6.3.1965, s. 533, zm. O.J. 1999, L 148/1.

¹⁴ Szerzej zob. M. Sudoł, *Relacja między prawem konkurencji Wspólnoty Europejskiej a prawem konkurencji państw członkowskich – stan obecny i projekt zmian*, „Przegląd Prawa Europejskiego” 2003, nr 1, s. 21–31.

nawet obowiązek wykładni rozporządzenia RM w zgodzie z rozporządzeniem Komisji Istnieją tu różnice w treści przepisów. Trzeba w tym kontekście brać pod uwagę, że w prawie konkurencji Wspólnoty istotną rolę odgrywa dążenie do ujednoczenia reguł konkurencji w celu ułatwienia handlu transgranicznego, co nie ma z kolei znaczenia w prawie krajowym.

Prawo polskie wzorowało się na wspólnotowym prawie konkurencji także w tym sensie, że istnieją tam odrębne wyłączenia grupowe dla porozumień wertykalnych i porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych i że zachodzi tam podobna relacja między tymi aktami jak w prawie polskim. Wyłączenie grupowe dla porozumień wertykalnych stanowi rozporządzenie (WE) nr 2790/1999 Komisji z 22.12.1999 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych¹⁵.

Nie znaczy to jednak, że polskie przepisy powtarzają dokładnie treść przepisów wspólnotowych. Różnice wynikają m.in. z przyczyn formalnych, gdyż w wyłączeniach wspólnotowym dotyczących porozumień wertykalnych odstąpiono od praktyki ustalania listy klauzul dozwolonych, tymczasem polska ustawa obliguje RM w art. 7 do wskazywania listy takich klauzul. W obu jednak przypadkach uzależniono przywilej

¹⁵ O.J. 1999, L 336/21. Komisja wydała również odnoszące się do tego rozporządzenia Obwieszczenie: Wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych, O.J. 2000, C 291/1. Szerzej zob. E. Wojtaszek-Mik, *Reforma prawa konkurencji Wspólnoty Europejskiej w zakresie porozumień pionowych*, KPPubl 2001, nr 1, s. 253–266; A. Pappalardo, *Les nouvelles règles de concurrence applicables aux accords „verticaux”*, „Revue du Droit de l’Union Européenne” 2000, nr 1, s. 151–167; R. Whish, *Regulation 2790/00: The Commission „new style” block exemption for vertical agreements*, „Common Market Law Review” 2000, nr 4, s. 887–924; P. Dębowski, *Porozumienia dystrybucyjne w świetle prawa konkurencji Wspólnoty Europejskiej i polskiego prawa antymonopolowego*, „Prawo Unii Europejskiej” 2002, nr 1, s. 15–23; P. Grotthuss, *Nowa regulacja porozumień wertykalnych w świetle prawa konkurencji Unii Europejskiej*, „Glosa” 2001, nr 1, s. 1–7; też, *Ochrona konkurencji a transakcje wyłączne na gruncie prawa Unii Europejskiej i Polski*, „Glosa” 2000, nr 6, s. 9–12; P. Milczarek, *Porozumienia wertykalne we wspólnotowym prawie konkurencji*, „Studia Europejskie” 2000, nr 4, s. 65–78; R. Poźdźik, *Klauzule wyłączności w porozumieniach ograniczających konkurencję (polskie prawo antymonopolowe na tle przepisów wspólnotowych)*, „Prawo Unii Europejskiej” 2002, nr 3 i 4; I. Zużewicz, op. cit., s. 197–216; M. Bauer, F. Hoffmann, *Porozumienia dystrybucyjne we wspólnotowym prawie konkurencji*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2003, nr 12, s. 6–12, przedruk „Radca Prawny” 2004, nr 1, s. 100–111. Różne wersje tłumaczeń rozporządzenia zob. <http://www2ukie.gov.pl>; E. Wojtaszek-Mik, op. cit., s. 267–277; *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej*, t. 1: *Reguły generalne...*, op. cit., s. 143–151, tam też tłumaczenie Obwieszczenia Komisji, s. 153–218. Tłumaczenia te nie mają charakteru oficjalnego i nie są skoordynowane z terminologią przyjętą w krajowym rozporządzeniu dotyczącym porozumień wertykalnych.

wyłaczenia od kryterium progu udziału w rynku właściwym, co jest od niedawna przyjętą we Wspólnocie, a zupełnie nową w prawie polskim, metoda oceny porozumień.

O ile sama instytucja wyłączenia grupowego w prawie polskim jest czymś nowym, a co za tym idzie, nie było dotąd aktu tak specyficznego i szczegółowo odnoszącego się do reguł konkurencji w sektorze samochodowym, o tyle w prawie wspólnotowym wyłączenia grupowe dla tego sektora wydawane były już wcześniej¹⁶. Wówczas już o objęciu wyłączeniem porozumień dotyczących pojazdów samochodowych decydowało kryterium sektorowe, a nie rodzaj porozumienia (umowy), np. odrębnymi wyłączeniami objęte były poszczególne rodzaje porozumień wertykalnych (dystrybucja wyłączna i zakup wyłączny, czyli tzw. transakcje wyłączne, franchising¹⁷).

Wspólnotowe wyłączenie grupowe dotyczące pojazdów samochodowych jest wynikiem dążenia do reformy reguł konkurencji w tym sektorze. Reforma ta miała na celu wzmocnienie pozycji dystrybutorów w stosunku do producentów (dostawców) samochodów, intensyfikację konkurencji, zwłaszcza cenowej między dystrybutorami, gdyż stosunkowo silna była konkurencja między producentami (międzymarkowa – ang. *inter brand*, fr. *inter-marques*), słaba natomiast między dystrybutorami samochodów tej samej marki (wewnątrzmarkowa – ang. *intra brand*, fr. *intra-marques*), a także zapewnienie korzyści ostatecznym użytkownikom, polegające zwłaszcza na wykorzystaniu różnic cen

¹⁶ Najpierw zawierało je rozporządzenie nr 123/85 Komisji z 12.12.1984 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień dystrybucji i serwisu pojazdów samochodowych (O.J. 1985, L 15/16; tłumaczenie rozporządzenia i komentarz zob. E. Nowińska, *Reguły konkurencji a umowy dystrybucyjne i serwisowe w zakresie pojazdów samochodowych*, cz. IV, *Harmonizacja polskiego prawa antymonopolowego z regułami konkurencji Unii Europejskiej*, t. 4, *Reguły konkurencji a wybrane rodzaje porozumień*, Warszawa 1995), a następnie rozporządzenie nr 1475/95 Komisji z 28.6.1995 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień dystrybucji i serwisu pojazdów samochodowych (O.J. 1995, L 145/25; tłumaczenie rozporządzenia oraz wydanego do niego Przewodnika zob. *Prawo konkurencji Wspólnoty Europejskiej. Źródła*, t. 1: *Reguły generalne*, wybór i oprac. T. Skoczny, Warszawa 2002, s. 219–253), zob. też J.-M. Coumes, *Le nouveau règlement d'exemption par catégorie dans le secteur de la distribution automobile*, „Revue du Marché commun et de l'Union Européenne” 1996, nr 400, s. 493–500.

¹⁷ Rozporządzenia Komisji: nr 1983/83 z 22.6.1983 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień dystrybucji wyłącznej, O.J. 1983, L 73/1; nr 1984/83 z 22.6.1983 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień zakupu wyłącznego, O.J. 1983, L 173/5; nr 4087/88 z 30.11.1988 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień franchisingu, O.J. 1988, L 359/46.

takich samych aut w poszczególnych państwach członkowskich i ułatwieniu ich nabywania za granicą oraz dogodniejszym dostępie do serwisu i napraw. Założono także intensyfikację sprzedaży pojazdów samochodowych przez Internet, co znalazło wyraz w wykluczeniu tej metody sprzedaży z zakresu definicji sprzedaży aktywnej i potraktowaniu jej jako sprzedaży pasywnej¹⁸.

4. POROZUMIENIA OBJĘTE WYŁĄCZENIEM GRUPOWYM A POROZUMIENIA O MNIEJSZYM ZNACZENIU (BAGATELNE)

Nie ma potrzeby rozważania, czy wyłączenie grupowe stosuje się do porozumień wertykalnych w sektorze samochodowym, które mają charakter tzw. porozumień bagatelnych, gdyż ta kategoria porozumień jest w ogóle wyłączona spod zakazu zawartego w art. 5 na mocy art. 6 u.o.k.k.. Stanowi on, że zakazu tego nie stosuje się do porozumień wertykalnych (zawieranych między przedsiębiorcami działającymi na różnych szczeblach obrotu), których łączny udział w rynku w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 10%. W przypadku porozumień dystrybucyjnych zawieranych przez przedsiębiorcę co najmniej z dwoma innymi przedsiębiorcami łączny udział w rynku tych przedsiębiorców podlega sumowaniu (art. 6 u.o.k.k.)¹⁹. Również ta reguła *de minimis* zaczerpnięta została z prawa Wspólnoty Europejskiej²⁰.

5. STRUKTURA ROZPORZĄDZENIA

Rozporządzenie zawiera przepisy ogólne z rozbudowanym słowniczkiem (rozd. 1), a następnie – stosownie do art. 7 u.o.k.k. – warunki dopuszczalności wyłączenia, czyli te, które muszą być spełnione, aby porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych zosta-

¹⁸ Także polskie rozporządzenie zalicza powszechną reklamę lub promocję w Internecie do sprzedaży pasywnej, a nie aktywnej (por. § 2 pkt 24 i 25 rozp.)

¹⁹ Szerzej zob. M. Bychowska, *Prawo antymonopolowe – porozumienia o charakterze bagatelnych*, „Prawo Unii Europejskiej” 2002, nr 2, s. 18–21; P. Grabowski, *Zasada de minimis w nowych wyjaśnieniach Komisji Europejskiej i polskiej ustawie antymonopolowej*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2003, nr 3, s. 26–32.

²⁰ Obwieszczenie Komisji dotyczące porozumień bagatelnych, O.J. 1997, C 29/3.

ły uznane za wyłączone spod zakazu, o którym mowa w art. 5 u.o.k.k. (rozdział 2), klauzule dozwolone, czyli takie, których występowania w porozumieniu nie uznaje się za naruszenie art. 5 u.o.k.k. (rozdział 3), klauzule niedozwolone, czyli takie, których występowanie w porozumieniu stanowi naruszenie art. 5 u.o.k.k. (rozdział 4), oraz przepisy przejściowe i końcowe, które określają w szczególności okres obowiązywania wyłączenia (rozdział 5).

6. PRZEDMIOT WYŁĄCZENIA GRUPOWEGO

Wyłączeniem grupowym zawartym w rozporządzeniu z 28.1.2003 r. objęte są porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, przez które rozumie się porozumienia zawierane między dwoma lub więcej przedsiębiorcami działającymi – w ramach takiego porozumienia – na różnych szczeblach obrotu, a których celem jest zakup, sprzedaż lub odsprzedaż nowych pojazdów samochodowych, części zamiennych do pojazdów samochodowych lub świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych (§ 2 pkt 1 rozp.). Wynika stąd, że wyłączeniem objęte są zarówno porozumienia dystrybucyjne, jak i dotyczące świadczenia usług.

Dalsze przepisy dostarczają definicji poszczególnych pojęć użytych powyżej. W szczególności „pojazdy samochodowe” to pojazdy samochodowe w rozumieniu przepisów ustawy z 20.6.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem motocykli (§ 2 pkt 16a rozp.²¹). Ustawa ta definiuje jako „pojazd samochodowy” pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego (art. 2 pkt 33 ustawy). Z kolei „części zamienne” to 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 (§ 2 pkt 19 rozp.), co oznacza, że przepisom tym nie podlegają stacje benzynowe zajmujące się dystrybucją paliw. I w końcu „usługi serwisowe” rozporządzenie określa jako usługi polegające na naprawie lub przeglądzie pojazdów samochodowych (§ 2 pkt 18 rozp.).

²¹ Dodany w wyniku zmiany rozp., Dz.U. 2004, Nr 14, poz. 116. Ustawa – Prawo o ruchu drogowym – t.j.: Dz.U. 2003, Nr 58, poz. 515 z późn. zm.

7. RODZAJE POROZUMIENÍ WERTYKALNYCH W SEKTORZE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Jak wspomniano, jednym z kryteriów objęcia wyłączeniem danego porozumienia jest jego funkcjonowanie w sektorze samochodowym, a nie jego forma prawna. Rozporządzenie nie zakłada też dla dystrybucji pojazdów samochodowych jednego rodzaju umów, lecz daje przedsiębiorcom możliwość wyboru i zorganizowania sieci na różnych zasadach. Znajdujemy w nim wskazówki co do tego, jakie rodzaje umów dystrybucyjnych mogą być wykorzystywane w tym sektorze.

Przed wszystkim w rozporządzeniu wyraźnie mówi się o porozumieniach wertykalnych zawierających zobowiązania wyłącznej dostawy, która to klauzula jest typowa dla umów dystrybucji wyłącznej, charakteryzujących się tym, że sprzedawca (dostawca) zobowiązuje się, bezpośrednio lub pośrednio, sprzedawać towary objęte porozumieniem wyłącznie jednemu nabywcy (§ 2 pkt 2 i § 3 ust. 1 rozp.), czyli dystrybutorowi²² lub warsztatowi (§ 2 pkt 9 rozp.). Klauzula tego typu oznacza z reguły przyznanie nabywcy wyłączności na danym obszarze (wyłączność terytorialna). Ujęcie zobowiązania wyłącznej dostawy jest identyczne z przyjętym w wyłączeniu grupowym odnoszącym się do porozumień wertykalnych z 2002 r.

Dalej, w sposób wyraźny i stosunkowo rozbudowany traktuje się o dopuszczalności wykorzystania systemów dystrybucji selektywnej ilościowej lub jakościowej (§ 3 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 2 rozp.). Rozporządzenie definiuje w związku z tym dystrybucję selektywną oraz jej rodzaje: dystrybucję selektywną ilościową i jakościową (§ 2 pkt 3–5). Zwraca uwagę, że dopuszcza się w sektorze samochodowym dystrybucję selektywną ilościową, podczas gdy rozporządzenie dotyczące porozumień wertykalnych z 2002 r. pojęciem dystrybucji selektywnej obejmuje tylko dystrybucję opartą na kryteriach jakościowych.

Wprawdzie rozporządzenie dotyczące pojazdów samochodowych nie mówi równie wyraźnie jak to dotyczące porozumień wertykalnych

²² Rozporządzenie nie posługuje się używanym często potocznie terminem dealer samochodowy. Stosuje uniwersalnie termin dystrybutor, a określenie autoryzowany dystrybutor odnosi do każdego systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę pojazdów samochodowych (§ 2 pkt 10 i 11), w szczególności nie wiążąc go z dystrybucją wyłączną czy też selektywną. Por. S. Włodyka, *Strategiczne umowy przedsiębiorców*, Warszawa 2000, s. 279–302.

o dystrybucji franchisingowej, ale wszystko wskazuje na to, że porozumienia franchisingowe w sektorze pojazdów samochodowych podlegają zawartemu w nim wyłączeniu. Dla franchisingu charakterystyczne jest udostępnienie przez franchisodawcę (dostawcę) i wykorzystywanie przez franchisobiorcę (nabywcę), w celu odsprzedaży towarów lub świadczenia usług, pakietu praw własności intelektualnej i przemysłowej oraz know-how²³. Rozporządzenie z 2003 r. definiuje zarówno know-how (§ 2 pkt 7 rozp.), jak i prawa własności intelektualnej i przemysłowej, odsyłając w tej materii do art. 2 ust. 1 u.o.k.k. (§ 2 pkt 6 rozp.)²⁴, a czyni to w związku z objęciem wyłączeniem porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, zawierających klauzule dotyczące przeniesienia na nabywcę lub wykorzystywania przez nabywcę praw własności intelektualnej i przemysłowej lub know-how, jeżeli przeniesienie lub wykorzystanie tych praw lub know-how jest bezpośrednio związane z użytkowaniem, sprzedażą lub odsprzedażą przez nabywcę lub jego klientów towarów objętych porozumieniem (§ 3 ust. 3 rozp.). Wniosek z tego, że wyłączenie dotyczące sektora samochodowego obejmuje również porozumienia franchisingowe, o ile są wykorzystywane do tego typu działalności.

Inaczej natomiast zupełnie sprawa ma się z inną formą porozumień dystrybucyjnych, jaką stanowią umowy zakupu wyłącznego. Nie tylko, że nie znajdujemy w przepisach rozporządzenia dotyczącego sektora samochodowego definicji zobowiązania wyłącznego zakupu, która polega na tym, że nabywca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się kupować towary objęte porozumieniem wyłącznie od jednego dostawcy²⁵, to wręcz wśród klauzul niedozwolonych wymienia się ograniczenie uprawnienia dystrybutora do sprzedaży wszelkich nowych pojazdów odpowiadających pojazdowi objętym porozumieniem (§ 14 pkt 1,

²³ Rozporządzenie dotyczące porozumień wertykalnych z 2002 r. mówi tylko o dystrybucji franchisingowej, nie zajmuje się natomiast franchisingiem usługowym, który jest bardzo rozpowszechniony w obrocie i stanowi przedmiot zainteresowania prawa WE. Szerzej zob. E. Wojtaszek-Mik, *Umowa franchisingu w świetle prawa konkurencji Wspólnoty Europejskiej i polskiego prawa antymonopolowego*, Toruń 2001, s. 57–58. W prawie polskim – niestety inaczej niż we wspólnotowym – udostępnienie pakietu praw własności intelektualnej i przemysłowej oraz know-how może nastąpić alternatywnie (słowo „lub” w § 2 pkt 5 rozporządzenia z 2002 r.).

²⁴ Definicje te są jednobrzmiące z zawartymi w rozporządzeniu o porozumieniach wertykalnych z 2002 r. nie obejmują więc know-how dotyczącego świadczenia usług, wydaje się więc, że nie obejmują know-how dotyczącego świadczenia usług, a zatem franchisingu usługowego.

²⁵ Taką definicję zawiera natomiast wyłączenie grupowe dotyczące porozumień wertykalnych, które porozumienia zakupu wyłącznego traktuje na równi z innymi porozumieniami dystrybucyjnymi (§ 2 pkt 2 rozporządzenia z 2002 r.).

zob. też § 2 pkt 22). Wiąże się to z jednym z podstawowych założeń przepisów dotyczących sektora samochodowego, zarówno polskich, jak i wspólnotowych, że dystrybutorowi nie można narzucać obowiązku sprzedaży samochodów tylko jednej marki. Promuje się więc „wielomarkowość” (franc. *multimarquisme*, ang. *multi-brand distribution*). Wynika to także pośrednio z potraktowania jako klauzuli dozwolonej nakazania dystrybutorowi sprzedaży pojazdów samochodowych, pochodzących od innych dostawców, w częściach salonu sprzedaży wydzielonych od części salonu, w której sprzedawane są pojazdy objęte porozumieniem (§ 11 pkt 6 rozp.) Zakup wyłączny od dostawcy może natomiast być narzucony warsztatowi w zakresie części zamiennych (zob. § 11 pkt 5 rozp.).

8. WARUNKI DOPUSZCZALNOŚCI WYŁĄCZENIA GRUPOWEGO

8.1. UDZIAŁ W RYNKU WŁAŚCIWYM

Wzorem prawa wspólnotowego podstawowym kryterium stosowania wyłączenia w odniesieniu do danego porozumienia wertykalnego w sektorze pojazdów samochodowych jest udział przedsiębiorcy w rynku. Udział ten nie może – co do zasady – przekraczać 30% i ma stanowić udział dostawcy i grupy kapitałowej, do której należy dostawca, w rynku właściwym sprzedaży towarów objętych porozumieniem (§ 4 ust. 1 rozp.)²⁶. Ten zasadniczy model ustalania udziału w rynku dla potrzeb wyłączenia doznaje modyfikacji w zależności od tego, czy mamy do czynienia z dystrybucją selektywną ilościową (zob. § 4 ust. 2 rozp.), jakościową (zob. § 4 ust. 3 rozp.) i zobowiązaniem wyłącznej dostawy, czyli dystrybucją wyłączną (zob. § 4 ust. 4 rozp.). Dopuszczalne jest również utrzymanie przywileju wyłączenia mimo przekroczenia wskazanego progu, jeżeli przekroczenie to nie jest nadmierne w sensie procentowym i czasowym (zob. § 5 rozp.).

Rozporządzenie określa w związku z powyższym zasady obliczania udziału w rynku, osobno dla pojazdów samochodowych, części zamiennych i świadczenia usług serwisowych, wskazując jako podstawy wartość, wielkość sprzedaży i usług, a w braku takich danych wiarygodne informacje rynkowe (zob. § 6 rozp.).

²⁶ Na temat wprowadzenia w prawie wspólnotowym ekonomicznego kryterium progu udziału w rynku zob. E. Wojtaszek-Mik, *Reforma...*, s. 258–265.

Zauważyć natomiast należy, że rozporządzenie nie definiuje rynku właściwego, na którym określany jest udział przedsiębiorcy. Z uwagi na to, że jest to akt wykonawczy do u.o.k.k., rynek właściwy powinien być rozumiany zgodnie z przyjętą w niej definicją. Jest to mianowicie rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji (art. 4 pkt 8 u.o.k.k.)²⁷.

8.2. KLAUZULA PRZENIESIENIA PRAW I OBOWIĄZKÓW

Dalszym kryterium korzystania przez porozumienie z wyłączenia jest zawarcie w umowie postanowienia, że dostawca zgadza się, aby dystrybutor lub warsztat przekazał prawa i obowiązki wynikające z tego porozumienia innemu wybranemu przez siebie dystrybutorowi lub warsztatowi działającemu w ramach systemu dystrybucji (§ 7 rozp.). Wyraźnie więc uzależnia się przywilej wyłączenia od zapewnienia słabszej stronie swobody scedowania praw i obowiązków wynikających z umowy na inny podmiot działający w sieci. Jest to przejaw dążenia ograniczenia uzależnienia dystrybutora od producenta.

8.3. KLAUZULA DOTYCZĄCA FORMY WYPOWIEDZENIA POROZUMIENIA

Kolejne kryterium to obowiązek wprowadzenia do umowy klauzuli – ponownie chroniącej dystrybutora lub warsztat – że wypowiedzenie porozumienia przez dostawcę może zostać dokonane wyłącznie w formie pisemnej, z podaniem szczegółowego uzasadnienia, co ma zapobiec rozwiązaniu przez dostawcę porozumienia z dystrybutorem lub warsztatem z uwagi na stosowanie przez nich praktyk dopuszczalnych na podstawie rozp. (§ 8 rozp.). Przepis ten – podobnie jak poprzedni – narzuca stronom chcącym korzystać z przywileju wyłączenia grupowego określoną treść umowy i ma wyrównywać pozycję kontraktową stron.

²⁷ Szerzej zob. E. Kulińska, „Rynek właściwy” w świetle orzecznictwa antymonopolowego, „Glosa” 2003, nr 12, s. 35–38.

8.4. CZAS TRWANIA POROZUMIENIA I TERMINY WYPOWIEDZENIA

Wyłączenie uzależnione jest także od czasu trwania i zastrzeżenia określonych terminów wypowiedzenia umowy (zob. § 9 rozp.). Preferowane są umowy zawierane na okres co najmniej 5 lat lub na czas nieokreślony. W przypadku umów zawieranych na czas nieokreślony termin wypowiedzenia przez którąkolwiek ze stron wynosi co najmniej 2 lata, a wyjątkowo może wynosić 1 rok. Nie wyklucza to jednakże wypowiedzenia porozumienia z powodu rażącego naruszenia jego istotnych warunków.

Ten przepis ma na celu ochronę trwałości stosunku umownego, zwłaszcza że umowy tego typu są z reguły podstawą wieloletniej współpracy stron, wiążą się z inwestycjami oraz zaangażowaniem i w związku z tym nie powinny być zrywane w sposób utrudniający stronom przekształcenie swojej działalności. Określone w nim zasady nie są nakierowane na ochronę słabszej strony umowy, lecz w równym stopniu chronią każdego z kontrahentów.

8.5. DOSTĘP DO INFORMACJI NIEZALEŻNYCH UCZESTNIKÓW RYNKU

Ostatni warunek wyłączenia sformułowany jest w sposób negatywny. Zakazuje on mianowicie stosowania wyłączenia, jeżeli dostawca pojazdów samochodowych odmawia niezależnym uczestnikom rynku dostępu do informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego i innego wyposażenia, narządzi włącznie z odpowiednim oprogramowaniem, lub szkoleń wymaganych do wykonywania usług serwisowych dotyczących tych pojazdów samochodowych lub podejmowania kroków zamierzających do skutecznej ochrony środowiska (zob. § 10 rozp.).

9. KLAUZULE DOZWOLONE

Zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 7 u.o.k.k. rozporządzenie zawiera listę klauzul dozwolonych. Jest to istotna odmienność w stosunku do rozwiązań przyjętych we wspólnotowych wyłączeniach grupowych dotyczących porozumień wertykalnych wydanych przez Komisję, gdzie wcześniej istniejąca praktyka włączania do takich przepisów katalogu postanowień dozwolonych była krytykowana jako ogranicze-

nie zasady swobody umów. Na obecnym początkowym etapie wprowadzania w Polsce regulacji dotyczącej sektora samochodowego sformułowanie takiej listy może jednak okazać się zabiegiem pożytecznym. Może mianowicie odegrać rolę niejako instruktazową w procesie konstruowania treści umów oraz ich interpretacji przez organy stosujące prawo. Zwiększa niewątpliwie pewność prawa, ponieważ przesądza charakter wątpliwych częstokroć rozwiązań przyjmowanych w umowach. Gwarantuje, że postanowienia wymienione jako dozwolone nie będą objęte sankcją nieważności i nie spowodują sankcji pieniężnych przewidzianych przez u.o.k.k. Należy też spojrzeć na te przepisy jako na – w wielu wypadkach – precyzujące i ograniczające treść klauzul niedozwolonych.

Katalog postanowień dozwolonych jest obszerny (§ 11–12 rozp.), nie wyczerpuje on jednak oczywiście wszystkich postanowień, jakie mogą znaleźć się porozumieniach wertykalnych. Katalog obejmuje tylko te, których ocena mogłaby budzić wątpliwości w świetle przepisów u.o.k.k. Warto zwrócić uwagę na niektóre z nich.

W związku z surowym stosunkiem u.o.k.k. do porozumień cenowych, rozporządzenie precyzuje, że dopuszczalne są klauzule, w których dostawca ogranicza prawa nabywcy do ustalania ceny sprzedaży (odsprzedaży) towarów przez określenie maksymalnych lub zalecanych cen sprzedaży towarów objętych porozumieniem, chyba że w rzeczywistości mają one charakter cen minimalnych lub są cenami o określonej wysokości, czyli sztywnymi (§ 11 pkt 1). Narzucanie cen minimalnych lub sztywnych jest już bowiem klauzulą niedozwoloną (§ 13 pkt 1 rozp.).

Dozwolone są też postanowienia, które ograniczają prowadzenie przez dystrybutora hurtowego sprzedaży towarów na rzecz ostatecznych użytkowników, a zatem dostawca może zmusić hurtownika, aby nie prowadził handlu detalicznego (§ 11 pkt 2 lit. b rozp.).

Z kolei, w odniesieniu do tzw. klauzul lokalizacyjnych, producent może zakazać dystrybutorom detalicznym uczestniczącym w sieci dystrybucji selektywnej działania poza przyznanym im obszarem funkcjonowania (§ 11 pkt 3 rozp.). Niedopuszczalne jest jednak ograniczanie dystrybutorowi nowych samochodów osobowych lub lekkich samochodów ciężarowych, działającemu w systemie dystrybucji selektywnej, możliwości tworzenia nowych punktów sprzedaży lub punktów odbioru, usytuowanych na obszarze, na którym stosuje się dystrybucję selektywną (§ 17 pkt 2 rozp.). Chodzi tu o zapewnienie ostatecznym użytkownikom dostępności towarów. Ten ostatni przepis wejdzie w życie dopiero 1.10.2005 r.

Jako dozwolone traktowane jest dalej zobowiązanie dystrybutora 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 (§ 11 pkt 4 rozp.). W przypadku nałożenia na dystrybutora takiego obowiązku informacyjnego niewątpliwa jest korzyść zwłaszcza konsumenta.

Dopuszczalne jest także nałożenie na warsztat obowiązku stosowania do napraw gwarancyjnych, bezpłatnych usług serwisowych lub usług serwisowych dokonywanych w ramach kampanii serwisowych oryginalnych części zamiennych, dostarczanych przez dostawcę (§ 11 pkt 5 rozp.). Warsztat może być więc zobowiązany do zaopatrywania się wyłącznie u dostawcy i musi stosować w zakresie wymienionych napraw oraz serwisów tylko części oryginalne.

Przepisy te – idąc za wzorem obowiązującego rozwiązania wspólnotowego – wykluczają narzucanie dystrybutorom klauzuli zakupu wyłącznego pojazdów samochodowych, czyli zaopatrywania się tylko u jednego dostawcy, a w rezultacie zmuszania go do sprzedaży samochodów tylko jednej marki. Sprzyja to ostatecznym użytkownikom, którzy w jednym salonie mogą porównać oferty różnych marek. Jest to też większa swoboda dla dystrybutorów, którzy stają się mniej zależni od dostawców i sami mogą kształtować swoją ofertę. Nazwano to nawet selekcją producentów przez dystrybutorów²⁸. Producent może jednak wymagać (§ 11 pkt 6 rozp.), aby samochody pochodzące od innych dostawców, sprzedawane były w częściach salonu wydzielonych od tej części salonu, w której sprzedawane są pojazdy dostarczane przez niego. Nie może natomiast żądać utworzenia w tym celu osobnego salonu czy wręcz przedsiębiorstwa.

Przepisy rozporządzenia w szerokim zakresie dopuszczają także rozmaite postanowienia stanowiące niewątpliwie poważne zobowiązania dla dystrybutora, leżące jednak w interesie ostatecznych użytkowników towarów. Chodzi mianowicie o narzucenie określonej jakości towarów i świadczonych usług. Wyłączenie stosuje się zatem na przykład do klauzul, na mocy których dystrybutor lub warsztat są zobowiązani zachować standardy minimalne odnoszące się do wyposażenia pomieszczeń i urządzeń technicznych, specjalistycznego i technicznego szkolenia personelu, reklamy, przyjmowania, składowania i dostarczania towarów (§ 12 rozp.).

²⁸ J.-M. Thouvenin, R. Aubanel, op. cit., s. 603.

Producent może mieć wpływ na asortyment, przynajmniej w celach demonstracyjnych, i na obowiązek dystrybutora utrzymywania zapasów, przepisy przewidują tu jednak dokonywanie ustaleń przez strony (§ 12 pkt 4 i 5 rozp.) Jednakże może się okazać, że pozycja dystrybutora wobec producenta nie jest wystarczająco silna, aby mógł on negocjować te elementy umowy.

10. KLAUZULE NIEDOZWOLONE

Zawarcie w porozumieniu wertykalnym choćby jednej klauzuli niedozwolonej jest równoznaczne z wykluczeniem korzystania przez nie z przywileju wyłączenia grupowego. Może to oznaczać niemożność zastosowania wyłączenia grupowego do całego porozumienia (§ 13–15 rozp.), względnie tylko do tej jednej klauzuli (§ 16–18 rozp.). Jednakże klauzula wymieniona w tej drugiej grupie może oznaczać brak przywileju dla całego porozumienia, jeżeli nie można jej oddzielić od porozumienia jako całości (§ 19 rozp.). Warto zasygnalizować niektóre z nich.

10.1. KLAUZULE NIEDOZWOLONE WYKLUCZAJĄCE PRZYWILEJ WYŁĄCZENIA W ODNIESIENIU DO CAŁEGO POROZUMIENIA

Jak już wyjaśniono, zakazane jest narzucanie dystrybutorowi lub warsztatowi przez dostawcę minimalnych lub sztywnych cen sprzedaży towarów (§ 13 pkt 1 rozp.), co nie wyklucza wskazywania cen maksymalnych lub rekomendowanych cen (§ 11 pkt 1 rozp.). Jest to uściślenie zakazu ustalania, bezpośrednio lub pośrednio, cen sprzedaży towarów, zawartego w art. 5 ust. 1 pkt 1 u.o.k.k.

Niedozwoloną klauzulę stanowi ograniczenie wzajemnych dostaw w systemie dystrybucji selektywnej, w tym dostaw między dystrybutorami lub warsztatami działającymi na różnych szczeblach obrotu (§ 13 pkt 3 rozp.).

Wyłączenia nie stosuje się również do klauzul zawartych w porozumieniach wertykalnych, które stanowią ograniczenie uprawnienia dystrybutora do sprzedaży wszelkich nowych pojazdów odpowiadających pojazdom objętym porozumieniem (§ 14 pkt 1 rozp.), a więc niedozwolone są klauzule zastrzegające wyłączność zakupu (zaopatrzenia) nowych pojazdów samochodowych. Dystrybutor nie może też zostać zobowiązany do prowadzenia punktu serwisowego, gdyż zakazu-

je się ograniczenia jego uprawnienia do zlecenia na zasadzie podwykonawstwa świadczenia usług serwisowych autoryzowanym warsztatom (§ 14 pkt 2 rozp.). Stanowi to przejaw liberalizacji w zakresie usług posprzedażnych.

Wprowadzono też liczne zakazy dotyczące narzucania określonych obowiązków w zakresie sprzedaży części zamiennych i świadczenia usług serwisowych (§ 15 rozp.). Na przykład autoryzowany warsztat może zawęzić swoją działalność do dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych, czyli producent nie może zmuszać kontrahenta do zajmowania się sprzedażą pojazdów samochodowych, jeżeli chce on skoncentrować się na serwisie i sprzedaży części. Dalej, producent nie może ograniczać sprzedaży części zamiennych do pojazdów samochodowych przez członków systemu dystrybucji selektywnej niezależnym warsztatom, stosującym te części do usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych. Producent nie może ograniczać uprawnienia dystrybutora lub autoryzowanego warsztatu do zaopatrywania się w oryginalne części zamienne lub części zamienne o porównywalnej jakości u przedsiębiorców innych niż dostawca oraz do wykorzystywania ich do świadczenia usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych.

10.2. KLAUZULE NIEDOZWOLONE WYKLUCZAJĄCE PRZYWILEJ WYŁĄCZENIA W ODNIESIENIU DO DANEJ KLAUZULI

W pierwszej kolejności rozporządzenie wymienia tu klauzulę zakazu konkurencji (§ 16 pkt 1). Zakaz ten może mieć trójką postać: wyłączenia uprawnień nabywcy do wytwarzania zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży towarów uznawanych za substytuty towarów objętych porozumieniem, zobowiązania nabywcy do dokonywania u określonego dostawcy ponad 30% swoich zakupów lub świadczenia na jego rzecz usług serwisowych objętych porozumieniem oraz ich substytutów na rynku właściwym, obliczonych na podstawie wartości zakupów dokonanych przez nabywcę w poprzednim roku kalendarzowym oraz zobowiązanie dystrybutora do zatrudniania sprzedawców wyspecjalizowanych w sprzedaży określonych marek pojazdów samochodowych (zob. § 2 pkt 23 rozp.). Zakaz ten nie jest poddany żadnym ograniczeniom czasowym ani terytorialnym, co ma sprzyjać zintensyfikowaniu konkurencji. Bardzo wyraźna jest tu różnica między regulacją zawartą w tym rozporządzeniu a zakazem konkurencji w wyłączeniu grupowym dotyczącym porozumień wertykalnych z 2002 r., gdzie na przykład za-

kaz ogranicza się do roku po upływie okresu, na jaki porozumienie zostało zawarte. Bardzo szerokie ujęcie zakazu konkurencji, którego nie można wprowadzać w sektorze samochodowym, potwierdza także dalszy przepis, który jako klauzulę niedozwoloną traktuje jakikolwiek bezpośredni lub pośredni, adresowany do dystrybutora lub autoryzowanego warsztatu, zakaz wytwarzania, zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży pojazdów samochodowych lub świadczenia usług serwisowych po upływie okresu, na jaki porozumienie zostało zawarte (§ 16 pkt 4 rozp.).

Porozumienie nie może też zawierać klauzuli ograniczającej uprawnienie autoryzowanego warsztatu do świadczenia usług serwisowych w odniesieniu do pojazdów pochodzących od konkurentów dostawcy (§ 16 pkt 2 rozp.).

Wyłączenia nie stosuje się także do klauzul, które bezpośrednio lub pośrednio uniemożliwiają dystrybutorowi detalicznemu świadczenie usług leasingowych, dotyczących pojazdów samochodowych objętych porozumieniem lub pojazdów odpowiadających pojazdom objętym porozumieniem.

11. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Pierwotnie rozporządzenie miało wejść w życie 1.2.2004 r., z wyjątkiem § 17 pkt 2, dotyczącego klauzul lokalizacyjnych, który wchodzi w życie 1.10.2005 r. (§ 22 rozp.). W wyniku nowelizacji rozporządzenia z 13.1.2004 r. moment wejścia rozporządzenia w życie przesunięto na dzień przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, utrzymując wspomniany wyjątek²⁹. Termin bowiem był zbyt krótki, aby dostosować istniejące umowy.

Przepisy rozporządzenia stosuje się także do porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych zawartych przed dniem jego wejścia w życie. Jeżeli w przypadku takich porozumień przekroczenie progu udziału w rynku, o którym mowa w § 4, nastąpiło przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, przyjmuje się, że miało ono miejsce po raz pierwszy w dniu jego wejścia w życie (§ 20 rozp.).

W stosunku do porozumień zawartych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia przepisy rozporządzenia mają zastosowanie po upływie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie (§ 20a rozp.)³⁰.

²⁹ Nowelizacja rozp., zob. przypis 2.

³⁰ Dodany nowelizacją rozp., zob. przyp. 2.

Rozporządzenie ma charakter czasowy i będzie obowiązywało do 31.5.2010 r. (§ 21 rozp.), co jest skorelowane z datą wygaśnięcia wspólnotowych wyłączeń grupowych dla porozumień wertykalnych i dla porozumień wertykalnych w sektorze samochodowym³¹. Pozwoli to na ewentualne spójne z prawem wspólnotowym kontynuowanie, względnie zmodyfikowanie w przyszłości reguł konkurencji w tej dziedzinie i uwzględnienie aktualnej sytuacji gospodarczej w tym sektorze.

**ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW**
(tekst ujednolicony)

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; zm. Dz.U. 2004, Nr 14, poz. 116)

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. Nr 122, poz. 1319, z 2001 r. Nr 110, poz. 1189 i Nr 154, poz. 1800 oraz z 2002 r., Nr 129, poz. 1102 i Nr 166, poz. 1360) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1. PRZEPISY OGÓLNE

§ 1

Rozporządzenie określa:

- 1) warunki, jakie muszą być spełnione, aby porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych zostały uznane za wyłączone spod zakazu, o którym mowa w art. 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) klauzule, których występowania w porozumieniu nie uznaje się za naruszenie art. 5 ustawy (klauzule dozwolone);
- 3) klauzule, których występowanie w porozumieniu stanowi naruszenie art. 5 ustawy (klauzule niedozwolone);
- 4) okres obowiązywania wyłączenia.

³¹ Krócej, bo tylko do 31.12.2007 r., obowiązywać będzie rozporządzenie RM dotyczące porozumień wertykalnych z 2002 r.

§ 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 do pojazdów samochodowych lub świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych;
- 2) „zobowiązania wyłącznej dostawy” – klauzule zawarte w porozumieniach wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, na mocy których dostawca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się sprzedawać towary objęte porozumieniem wyłącznie jednemu nabywcy;
- 3) „dystrybucja selektywna” – system dystrybucji, w którym dostawca bezpośrednio lub pośrednio zobowiązuje się:
 - a) sprzedawać towary objęte porozumieniem dystrybutorom lub warształom, wybranym w oparciu o szczególne kryteria, w którym ci dystrybutorzy lub te warsztaty zobowiązują się nie sprzedawać tych towarów nieautoryzowanym dystrybutorom lub niezależnym warształom, z zachowaniem możliwości sprzedaży części zamiennych niezależnym warształom lub udostępniania niezależnym uczestnikom rynku wszelkiej informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego, narzędzi i szkoleń, wymaganych do świadczenia usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych lub do wdrażania środków ochrony środowiska lub
 - b) powierzać świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych objętych porozumieniem warształom wybranym w oparciu o szczególne kryteria;
- 4) „dystrybucja selektywna ilościowa” – system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje kryteria wyboru bezpośrednio ograniczające ilość dystrybutorów lub warształów;
- 5) „dystrybucja selektywna jakościowa” – system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje takie kryteria wyboru dystrybutorów lub warształów, które jednocześnie:
 - a) mają charakter wyłącznie jakościowy,
 - b) są wymagane ze względu na charakter towarów objętych porozumieniem,
 - c) zostały ustalone jednolicie dla wszystkich dystrybutorów lub warształów ubiegających się o ich włączenie do systemu dystrybucji,
 - d) nie są stosowane w sposób dyskryminujący,
 - e) nie ograniczają w sposób bezpośredni ilości dystrybutorów lub warształów;
- 6) „prawa własności intelektualnej i przemysłowej” – prawa, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy;

- 7) „know-how” – nieopatentowane, nieujawnione do wiadomości publicznej informacje techniczne lub technologiczne lub zasady organizacji i zarządzania, 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, niezbędnych 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 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, w rozumieniu art. 709¹–709¹⁸ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.¹), chyba że umowy leasingowe przewidują przeniesienie własności lub opcję kupna pojazdu samochodowego przed wygaśnięciem umowy leasingu lub skutkiem tych umów może być przeniesienie własności nowego pojazdu samochodowego;
- 13) „warsztat” – przedsiębiorcę świadczącego usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych;
- 14) „autoryzowany warsztat” – przedsiębiorcę świadczącego usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych, działającego w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę pojazdów samochodowych;

¹ 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, 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 85, poz. 388 i Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 114, poz. 542, Nr 139, poz. 646 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 272, Nr 115, poz. 741, Nr 117, poz. 751 i Nr 157, poz. 1040, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 117, poz. 758, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 271, Nr 74, poz. 855 i 857, Nr 88, poz. 983 i Nr 114, poz. 1191, z 2001 r. Nr 11, poz. 91, Nr 71, poz. 733, Nr 130, poz. 1450 i Nr 145, poz. 1638 oraz z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 141, poz. 1176.

- 15) „niezależny warsztat” – przedsiębiorcę świadczącego usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych, który nie działa w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę pojazdów samochodowych, dla których 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, w stosunku do których nie jest on członkiem systemu dystrybucji danego dostawcy;
- 16) „towary objęte porozumieniem” – nowe pojazdy samochodowe, części zamienne do pojazdów samochodowych oraz usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych, będące przedmiotem porozumienia podlegającego wyłączeniu na podstawie rozporządzenia;
- 16a) „pojazdy samochodowe” – pojazdy samochodowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.), z wyłączeniem motocykli*;
- 17) „lekki samochód ciężarowy” – samochód ciężarowy w rozumieniu przepisów Prawa 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 traktuje się jako lekkie samochody ciężarowe;
- 18) „usługi serwisowe” – usługi polegające na naprawie lub przeglądzie pojazdów samochodowych;
- 19) „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;
- 20) „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;
- 21) „części zamienne o porównywalnej jakości” – części zamienne, których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości co komponenty

* Przepis dodany rozporządzeniem RM z dnia 13 stycznia 2004 r. (Dz.U. Nr 14, poz. 116).

- ty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych;
- 22) „pojazd odpowiadający pojazdowi objętemu porozumieniem” – pojazd samochodowy, sprzedawany w ramach innego systemu dystrybucji niż objęty porozumieniem, który jednocześnie:
- a) jest produkowany lub montowany seryjnie,
 - b) posiada taki sam rodzaj nadwozia, napędu i podwozia oraz typ silnika co pojazdy objęte porozumieniem;
- 23) „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 lub części zamiennych objętych porozumieniem, pojazdów samochodowych im odpowiadających lub świadczenia na jego rzecz 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;
- 24) „aktywna sprzedaż” – działania dystrybutora lub warsztatu 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;
- 25) „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;
- 26) „wyłączenie” – wyłączenie spod zakazu, o którym mowa w art. 5 ustawy.

§ 3

1. Wyłączeniu podlegają porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, w szczególności zawierające zobowiązania wyłącznej do-

stawy lub tworzące systemy dystrybucji selektywnej ilościowej lub jakościowej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Wyłączenie stosuje się do porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych zawieranych między związkami przedsiębiorców a ich członkami oraz między związkami przedsiębiorców a ich dostawcami, jeżeli:

- 1) wszyscy członkowie związku są dystrybutorami pojazdów samochodowych lub części zamiennych do pojazdów samochodowych 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.

3. Porozumienia wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, zawierające klauzule dotyczące przeniesienia na nabywcę lub wykorzystywania przez nabywcę praw własności intelektualnej i przemysłowej lub know-how, podlegają wyłączeniu na podstawie rozporządzenia, 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.

Rozdział 2. WARUNKI DOPUSZCZALNOŚCI WYŁĄCZENIA

§ 4

1. Wyłączenie stosuje się, jeżeli udział dostawcy i grupy kapitałowej, do której należy dostawca, w rynku właściwym sprzedaży towarów objętych porozumieniem nie przekracza 30%, z zastrzeżeniem ust. 2–4 oraz § 5–10.

2. Porozumienia wertykalne 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 § 5.

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

4. Porozumienia wertykalne zawierające zobowiązania wyłącznej dostawy podlegają wyłączeniu, jeżeli udział nabywcy i grupy kapitałowej, do której należy nabywca, w rynku właściwym zakupu towarów objętych porozumieniem nie przekracza 30%, z zastrzeżeniem § 5.

§ 5

1. Jeżeli udział w rynku, o którym mowa w § 4, nie przekracza odpowiednio 30% lub 40%, ale po zawarciu porozumienia:

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

2) wzrasta powyżej odpowiednio 35% lub 45%, wyłączenie stosuje się również 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, przekroczył odpowiednio 30% lub 40%.

§ 6

1. Udziały w rynku, o których mowa w § 4 ust. 1 i 2, oblicza się w następujący sposób:

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

2. W razie braku danych koniecznych do dokonania obliczeń udziałów w rynku, o których mowa w ust. 1, stosuje się następujące zasady:

- 1) jeżeli niedostępne są dane dotyczące wielkości sprzedaży, udział w rynku oblicza się na podstawie wartości sprzedaży;
- 2) jeżeli niedostępne są dane dotyczące wartości sprzedaży, udział w rynku oblicza się na podstawie wielkości sprzedaży;
- 3) jeżeli niedostępne są dane dotyczące wartości i wielkości sprzedaży, udział w rynku oblicza się na podstawie innych wiarygodnych informacji rynkowych.

3. Udział w rynku, o którym mowa w § 4 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.

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

§ 7

Wyłączenie stosuje się, jeżeli porozumienie wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, zawarte z dystrybutorem lub warsztatem, zawiera postanowienie, że dostawca zgadza się na przekazanie praw i zob-

wiązań wynikających z tego porozumienia innemu dystrybutorowi lub warsztatowi działającemu w ramach systemu dystrybucji, wybranemu przez tego dystrybutora lub warsztat.

§ 8

Wyłączenie stosuje się, jeżeli porozumienie wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, zawarte z dystrybutorem lub warszatem, zawiera 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 lub warszatem, z uwagi na stosowanie przez nich praktyk dopuszczalnych na podstawie rozporządzenia.

§ 9

1. Wyłączenie stosuje się, jeżeli porozumienie wertykalne w sektorze pojazdów samochodowych, zawarte przez dostawcę nowych pojazdów samochodowych z dystrybutorem lub autoryzowanym warszatem:

- 1) zostało zawarte 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) zostało zawarte na czas nieokreślony, a okres wypowiedzenia porozumienia przez którąkolwiek ze stron wynosi co najmniej 2 lata, lub
- 3) zostało zawarte na czas nieokreślony, a okres wypowiedzenia porozumienia przez którąkolwiek ze stron wynosi co najmniej 1 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.

§ 10

1. Wyłączenia nie stosuje się, jeżeli dostawca 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 muszą 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. 3, są przedsiębiorcy nienależący do systemu dystrybucji, którzy są bezpośrednio lub pośrednio zaangażowani w świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych, a w szczególności niezależne warsztaty, producenci sprzętu lub narzędzi serwisowych, 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 DOZWOLONE

§ 11

Wyłączenie stosuje się do klauzul ograniczających konkurencję zawartych w porozumieniach wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, 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 (sztywnymi);
- 2) ograniczają:
 - a) aktywną sprzedaż na określonym obszarze lub określonej grupie klientów, w stosunku do których sprzedaż została zastrzeżona dla innego dystrybutora lub warsztatu, jeżeli ograniczenia te nie utrudniają klientom dystrybutora lub warsztatu 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, z zastrzeżeniem lit. a,
 - 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 § 17 pkt 2;

- 4) zobowiązują dystrybutora 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) nakładają na warsztat obowiązek stosowania do napraw gwarancyjnych, bezpłatnych usług serwisowych lub usług serwisowych dokonywanych w ramach kampanii serwisowych oryginalnych części zamiennych, dostarczanych przez dostawcę;
- 6) nakazują dystrybutorowi sprzedaż pojazdów samochodowych, pochodzących od innych dostawców, w częściach salonu sprzedaży wydzielonych od części salonu, w której sprzedawane są pojazdy objęte porozumieniem.

§ 12

Wyłączenie stosuje się także do klauzul, na mocy których dystrybutor lub warsztat są zobowiązani w szczególności:

- 1) respektować, w dystrybucji nowych pojazdów samochodowych i części zamiennych oraz świadczeniu usług serwisowych objętych porozumieniem, standardy minimalne odnoszące się w szczególności do:
 - a) wyposażenia pomieszczeń i urządzeń technicznych służących sprzedaży pojazdów samochodowych i części zamiennych oraz świadczeniu usług serwisowych 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 oraz części zamiennych objętych porozumieniem,
 - e) świadczenia usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych objętych porozumieniem i pojazdów im odpowiadających, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i niezawodnego funkcjonowania pojazdów samochodowych;
- 2) zamawiać towary 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 towarów objętych porozumieniem, określonej przez strony;
- 4) utrzymywać minimalną wielkość zapasów pojazdów samochodowych i części zamiennych objętych porozumieniem, określoną przez strony;

- 5) utrzymywać w celach demonstracyjnych określone przez strony pojazdy samochodowe lub określoną ich ilość minimalną;
- 6) wykonywać naprawy gwarancyjne, bezpłatne usługi serwisowe lub usługi serwisowe dokonywane w ramach kampanii serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych objętych porozumieniem i pojazdów odpowiadających pojazdom objętym porozumieniem;
- 7) informować klientów, w sposób ogólny, o zakresie, w jakim części zamienne z innych źródeł mogą być używane do wykonywania usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych objętych porozumieniem i pojazdów im odpowiadających;
- 8) informować klientów o użyciu, w ramach usługi serwisowej dotyczącej pojazdów samochodowych objętych porozumieniem i pojazdów odpowiadających pojazdom objętym porozumieniem, innych niż oryginalne części zamiennych.

Rozdział 4. KLAUZULE NIEDOZWOLONE

§ 13

Wyłączenia nie stosuje się do porozumień 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 § 11 pkt 1, ograniczenie uprawnienia dystrybutora lub warsztatu do określania ceny sprzedaży przez narzucenie przez dostawcę minimalnych lub o określonej wysokości (sztywnych) cen sprzedaży towarów objętych porozumieniem;
- 2) z zastrzeżeniem § 11 pkt 2, ograniczenie obszaru lub kręgu klientów, którym dystrybutor lub warsztat może sprzedawać towary objęte porozumieniem;
- 3) ograniczenie wzajemnych dostaw między dystrybutorami lub warsztatami w ramach systemu dystrybucji selektywnej, włączając w to dostawy między dystrybutorami lub warsztatami, działającymi na różnych szczeblach obrotu;
- 4) z zastrzeżeniem § 11 pkt 3, ograniczenie aktywnej lub pasywnej sprzedaży nowych samochodów osobowych lub lekkich samochodów ciężarowych, części zamiennych do wszystkich pojazdów samochodowych lub świadczenia usług serwisowych dotyczących wszystkich pojazdów samochodowych ostatecznym użytkownikom przez członków systemu dystrybucji selektywnej, działających na szczeblu sprzedaży detalicznej na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną;
- 5) z zastrzeżeniem § 11 pkt 3, ograniczenie aktywnej lub pasywnej sprzedaży nowych pojazdów samochodowych, innych niż samochody osobowe lub lekkie samochody ciężarowe, ostatecznym użytkownikom przez członków systemu dystrybucji selektywnej, działających na szczeblu sprzedaży detalicznej na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną.

§ 14

Wyłączenia nie stosuje się do porozumień wertykalnych 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.

§ 15

Wyłączenia nie stosuje się do porozumień wertykalnych 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 uprawnienia autoryzowanego warsztatu do zawężenia swojej działalności do dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług serwisowych;
- 2) ograniczenie sprzedaży części zamiennych do pojazdów samochodowych przez członków systemu dystrybucji selektywnej niezależnym warsztatom, stosującym te części do usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych;
- 3) 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;
- 4) z zastrzeżeniem § 11 pkt 5, ograniczenie uprawnienia dystrybutora lub autoryzowanego warsztatu do zaopatrywania się w oryginalne części zamienne lub części zamienne o porównywalnej jakości u przedsiębiorców innych niż dostawca oraz do wykorzystywania ich do świadczenia usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych;
- 5) 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.

§ 16

Wyłączenie nie ma zastosowania do klauzul zawartych w porozumieniach wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, które:

- 1) ustanawiają zakaz konkutowania;
- 2) bezpośrednio lub pośrednio ograniczają uprawnienie autoryzowanego warsztatu do świadczenia usług serwisowych odnoszących się do pojazdów pochodzących od konkurentów dostawcy;
- 3) bezpośrednio lub pośrednio zakazują uczestnikom systemu dystrybucji sprzedaży pojazdów samochodowych lub części zamiennych tylko niektórym konkurentów dostawcy albo świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych tylko niektórym konkurentów dostawcy;
- 4) bezpośrednio lub pośrednio zakazują dystrybutorowi lub autoryzowanemu warsztatowi wytwarzania, zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży pojazdów samochodowych lub świadczenia usług serwisowych po upływie okresu, na jaki porozumienie zostało zawarte.

§ 17

Wyłączenia nie stosuje się do klauzul zawartych w porozumieniach wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą one sprzedaży nowych pojazdów samochodowych, 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.

§ 18

Wyłączenia nie stosuje się do klauzul zawartych w porozumieniach wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, w zakresie, w jakim dotyczą one sprzedaży części zamiennych lub świadczenia usług serwisowych, które w jakikolwiek sposób, bezpośrednio lub pośrednio, wyznaczają warsztatowi obszar funkcjonowania w systemie dystrybucji selektywnej.

§ 19

Wyłączenia nie stosuje się do porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych, jeżeli klauzul, o których mowa w § 16–18, nie można oddzielić od porozumienia jako całości.

Rozdział 5. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

§ 20

1. Przepisy rozporządzenia stosuje się także do porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych zawartych przed dniem jego wejścia w życie.

2. Jeżeli, w przypadku porozumień, o których mowa w ust. 1, przekroczenie progu udziału w rynku, o którym mowa w § 4, nastąpiło przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, przyjmuje się, że miało ono miejsce po raz pierwszy w dniu jego wejścia w życie.

§ 20a*

W stosunku do porozumień zawartych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia przepisy rozporządzenia mają zastosowanie po upływie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 21

Rozporządzenie obowiązuje do dnia 31 maja 2010 r.

§ 22**

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, z wyjątkiem § 17 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 października 2005 r.

* Przepis dodany rozporządzeniem RM z dnia 13 stycznia 2004 r. (Dz.U. Nr 14, poz. 116).

** Przepis dodany rozporządzeniem RM z dnia 13 stycznia 2004 r. (Dz.U. Nr 14, poz. 116).