

Nowe zasady GVO w zakresie części zamiennych

GVO

Za nami już dwa odcinki wykładu omawiającego skutki wejścia w życie nowych zasad tzw. „*wyłączeń blokowych*” w motoryzacji, nazywanych popularnie „*nowym GVO*”. W pierwszym odcinku, zamieszczonym w numerze wakacyjnym „Nowoczesnego Warsztatu”, omówiono **tle, powody i okoliczności wprowadzenia GVO**. W numerze wrześniowym czasopisma wydrukowano drugi odcinek wykładu poświęcony **praktycznym skutkom, jakie przyniesie GVO w zakresie ukształtowania się nowej sytuacji warsztatów niezależnych i autoryzowanych**. Teraz czas na kolejne zagadnienie – **nowe definicje oraz nowe zasady dystrybucji i stosowania samochodowych części zamiennych**.

Nim przejdziemy do dzisiejszego tematu, przypomnijmy krótko, że GVO to pakiet przepisów, które mają podnieść poziom wolnej konkurencji w branży motoryzacyjnej w Europie, a w konsekwencji obniżyć ceny aut, usług serwisowych i części zamiennych dla konsumentów. W Unii Europejskiej GVO zostało wprowadzone Rozporządzeniem Komisji Europejskiej nr 1400/2002 z 31.07.2002, które wchodzi tam w życie praktycznie z dniem 1 października 2003, a więc będzie już obowiązywać w chwili, gdy trafi do Państwa ten październikowy numer „Nowoczesnego Warsztatu”. Natomiast w Polsce analogiczny przepis wprowadzono pod nazwą – „*Rozporządzenie Rady Ministrów z 28.01.2003 w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję*”, opublikowano w Dz.U.Nr 38 pod poz.329 i ma on zacząć obowiązywać od 1 lutego 2004¹.

Treść polskiego przepisu GVO można ściągnąć np. ze strony internetowej www.GVO.pl.

Co już dzieje się w tym momencie w UE w sprawie GVO?

Oderwijmy się jeszcze na krótką chwilę od zapowiedzianego tematu „*części zamiennych*” i zajrzyjmy na chwilę do Unii Europejskiej. Właśnie w tym momencie, do 1 października 2003, powinny tam zostać **zawarte na nowo wszystkie umowy dealerskie**. Jakie towarzyszą temu wydarzenia? Otóż sytuacja wydaje się wyjątkowo nerwowa. Osią konfliktu stały się tzw. „*standarty*” – tzn. jednolite reguły, jakie producent każdej marki ogłasza jako minimum do spełnienia przez dealera dla uzyskania autoryzacji. Dealerzy oskarżają dziś producentów, że ci ostatni celowo najpierw czekali z ogłoszeniem standardów aż do ostatniego momentu, a następnie postawili ich „*pod ścianą*” wprowadzając zaskakująco wysoki poziom wymagań, których spełnienie pociąga za sobą ogromne nakłady finansowe ze strony „*starych dealerów*”. CECRA – Europejskie Stowarzyszenie Sprzedawców i Serwisów Samochodowych – mimo wszystko zaleca swoim członkom podpisywanie nowych umów, aby nie stracić ciągłości prowadzenia interesu, następnie proponuje wspólne podejmowanie odpowiednich kroków prawnych przez poszczególne grupy dealerów wobec producentów aut. Wobec kilku koncernów, np. VW, BMW, Citroen i Opel, już wpłynęły skargi do Komisji Europejskiej i z pewnością Komisja będzie miała wkrótce z nowym GVO bardzo dużo pracy.

Z tych doświadczeń europejskich wynika, że sprawy „*części zamiennych*” schodzą w pierwszym momencie wprowadzania GVO na plan dalszy – najpierw wszyscy walczą o zasady udzielania autoryzacji. **Ale gdy nowe autoryzacje zaczną działać, to właśnie „części zamiennych” mogą się okazać największą rewolucją w motoryzacji wywołaną nowym GVO i znajdują się w centrum zainteresowania.**

Części zamienne przed erą nowego GVO

Przed wprowadzeniem nowego GVO żaden przepis motoryzacyjny nie zawierał jednoznacznej definicji „*części oryginalnej*” i pojęcie to funkcjonowało w oparciu o powszechne zwyczaje i nawyki. A zwyczajowo określenie „*część oryginalna*” było rezerwowane wyłącznie dla tych elementów, **które kupowaliśmy w autoryzowanej sieci producenta samochodu i w opakowaniu z logo producenta auta**. W międzynarodowym żargonie motoryzacyjnym określano je symbolem „*OE*” od słów *Original Equipment*. Zdaniem producentów aut wszelkie inne części na rynku to były „*części nieoryginalne*”, a ich stosowanie było dopuszczalne jedynie poza autoryzowaną siecią danej marki samochodów. Ten „*nieoryginalny*” zakres rynku nazywa się w żargonie motoryzacyjnym „*after-market*”. W Polsce dla „*nieoryginalnych części*”, zwłaszcza tzw. niemarkowych, zwykło się używać określeń „*zamienniki*” lub „*podróbki*”.

Jednak taki podział na „*oryginalny*” i „*nieoryginalny*” nie tylko nie był dostatecznie umocowany prawnie, ani nie był też tak jednoznaczny, jak mogłoby się wydawać. Problem wynika z faktu, że producenci samochodów we własnych zakładach wytwarzają tylko ok. 20% zakresu części, pozostałe 80% zlecają do wyprodukowania zewnętrznym wytwórcom. Wytwórcy ci czasami mają zagwarantowane w umowach prawo do równoległej sprzedaży tych samych produktów we własnych sieciach dystrybucyjnych i wtedy równocześnie pojawiają się one na rynku w opakowaniu wytwórcy. Najlepiej widać to na przykładzie reflektorów, których producenci od lat umieszczają swoje logo na produktach i w rezultacie są dobrze rozpoznawani na rynku jak np. Bosch, Hella, Magneti-Marelli (Carello), Valeo (Cibie).

Postawmy takie pytanie – skoro reflektor marki Hella do samochodu VW Polo Hatchback 1994-2000 sprzedawany pod numerem serwisowym VW 6N1 941 015 i w opakowaniu grupy VW jest elementem oryginalnym, to **czy taki sam reflektor** sprzedawany we własnym opakowaniu przez koncern Hella pod numerem [AF 962 489-13] jest „*częścią oryginalną*” czy już nie? Przed wejściem nowego GVO **prawne rozstrzygnięcie nie było wcale proste i są znane przypadki, że w niektórych państwach wytaczano procesy hurtowniom markowego oświetlenia, za używanie w publicznych reklamach określeń typu „*dystrybutor części oryginalnych*”.**

Nowe definicje (nowe kategorie) części zamiennych wg GVO

Wraz z nowym GVO obowiązuje nowa, jednoznaczna definicja „*części oryginalnych*” umieszczona *explicite* w treści przepisu.

Oto definicja zgodna z § 2 pkt 20 polskiego rozporządzenia GVO (cytat):

- definicja -
“oryginalne części zamienne”
 części zamienne o tej samej jakości co komponenty stosowane do montażu pojazdu samochodowego, produkowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi, ustalonymi przez producenta tych pojazdów dla 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 części zaświadczy, że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i standardami produkcyjnymi ustalonymi przez producenta danych pojazdów i są one tej samej jakości co części zamienne do montażu tych pojazdów;

Z powyższej, nowej definicji „*części oryginalnych*” wynikają następujące wnioski:

- 1) każdy wytwórca, który dostarcza producentowi samochodów części zamienne lub komponenty do produkcji może określać te same produkty dystrybuowane we własnej sieci i we własnych opakowaniach jako oryginalne – tym samym w powołanym wyżej przykładzie reflektor o symbolu [AF 962 489-13] w opakowaniu Hella jest w rozumieniu przepisów GVO tak samo „*oryginalny*”, jak tenże reflektor z symbolem [6N1 941 015] w opakowaniu grupy VW²;
- 2) także inni wytwórcy, jeśli znają technologię produkcji („*specyfikacje i standardy produkcyjne*”) wymaganą przez producenta auta, mogą wytwarzać zgodnie z nią części i określać je odtąd jako „*części oryginalne*” – jednak ten przypadek będzie na rynku znacznie rzadszy, bo niewiele jest sytuacji, gdy niezależny wytwórca części, który nie współpracuje z producentem auta, będzie miał dostęp do informacji technologicznych;
- 3) ocenę czy coś jest oryginalne czy nie pozostawia się wytwórcy, a przepisy GVO nie powołały żadnych instytucji certyfikujących, ograniczając tym kontrolę do mechanizmów wolnego rynku oraz powszechnych przepisów prawa cywilnego; tzn. wytwórca składający oświadczenie o jakości musi być

Diagram 1.

oryginalny	Oryginalne części zamienne w opakowaniach producentów aut (np.: BMW, Citroen, Daewoo, Fiat, Ford, Opel, Renault, Toyota itd.)	Oryginalne części zamienne w opakowaniach wytwórców części (tzw. „części na pierwszy montaż”, np.: Bosch, Hella, Magneti-Marelli, Valeo itd.)	można stosować w ASO
nie-oryginalny (zamienniki, podróbki)	Części zamienne o porównywalnej jakości (niezależni producenci deklarują jakość „tą samą” jak części oryginalnych)		
	Pozostałe części zamienne		nie wolno stosować w ASO

świadomy możliwości wytoczenia mu procesów odszkodowawczych – zarówno przez swoich klientów, jak i przez producenta danej marki aut – gdyby oświadczenie okazało się niezgodne z prawdą.

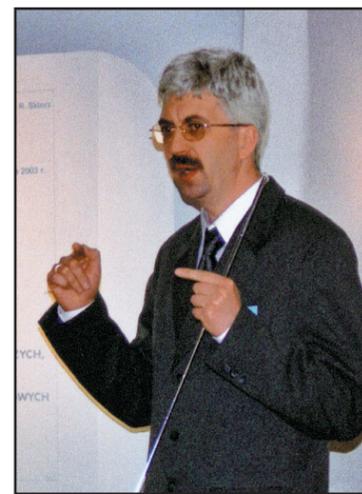
Ale na tym nie koniec. Najbardziej zaskakujące okazało się wprowadzenie do przepisów GVO zupełnie nowego pojęcia tzw. „*części o porównywalnej jakości*”³. Zgodnie z treścią § 2 pkt 21 polskiego rozporządzenia GVO (cytat):

- definicja -
“części zamienne o porównywalnej jakości”
 części zamienne, których producent zaświadczy, że są one tej samej jakości co komponenty, które są lub były stosowane do montażu danych pojazdów samochodowych

Ta definicja dotyczy tzw. wytwórców niezależnych (nie związanych umowami z producentami samochodów) i pozwala im klasyfikować swoje wyroby poprzez wskazywanie tej grupy produktów, która może być traktowana jako „*części zamienne o porównywalnej jakości*” w rozumieniu nowego GVO. Podobnie jak przy definicji „*części oryginalnych*” ocenę czy dany element spełnia kryteria dla „*części zamiennej o porównywalnej jakości*” przepisy GVO pozostawiają wytwórcy, nie powołując w tej sprawie instytucji standaryzujących, kontrolnych, certyfikujących czy weryfikujących. Tym niemniej i w tym przypadku wytwórca, składając swoje oświadczenie, musi być świadomy konsekwencji prawnych – tj. możliwości niekorzystnych dla siebie rozstrzygnięć sądowych wskutek ewentualnych pozwołów składanych przez użytkowników części lub przez podmioty gospodarcze zaangażowane w serwis lub dystrybucję, albo przez samego producenta danej marki samochodów – gdyby wytwórca nie potrafił udowodnić, że jego oświadczenie jest zgodne z prawdą.

Nowe zasady dystrybucji i stosowania części zamiennych

Z samego wprowadzenia w GVO nowych kategorii części zamiennych niewiele by wynikało, gdyby nie towarzyszące im nowatorskie uregulowania co do dystrybucji oraz co do zasad ich stosowania w autoryzowanych serwisach. **A w tej kwestii GVO wprowadza rzeczywiście rewolucyjne zmiany ustalając co następuje (podano tu odniesienia do polskiej wersji GVO):**



Adrian R. Sklorz – ekspert firmy AUTO-ELEMENTS, wykładowca na szkoleniach prezentujących stan prawa obowiązujący w Unii Europejskiej i w Polsce www.GVO.pl

- warsztaty (serwisy) autoryzowane mają prawo kupować oraz stosować do napraw „*części zamienne o porównywalnej jakości*” oraz „*oryginalne części zamienne*” pochodzące spoza sieci dystrybucyjnej producenta samochodów, który udzielił im autoryzacji [**§15 pkt 4 Rozporządzenia**];
- producent samochodów może narzucić w umowie ze swoim warsztatem (serwisem) autoryzowanym stosowanie zakupionych u siebie oryginalnych części zamiennych wyłącznie w przypadku wykonywania naprawy gwarancyjnej, bezpłatnej usługi serwisowej lub usługi w ramach tzw. kampanii serwisowej [**§11 pkt 5 Rozporządzenia**];
- bezprawne są wszelkie porozumienia pomiędzy producentami samochodów, a niezależnymi wytwórcami „*części oryginalnych*” oraz „*części zamiennych o porównywalnej jakości*”, które by wytwórcom zabraniały sprzedaży części bezpośrednio do odbiorców (tj. np. do warsztatów autoryzowanych i niezależnych, dystrybutorów, prywatnych klientów itp.), czyli dopuszczalne jest omijanie pośrednictwa producentów aut w dystrybucji części zamiennych [**§15 pkt 3 Rozporządzenia**];
- bezprawne są wszelkie porozumienia pomiędzy producentami samochodów, a dostawcami komponentów do produkcji samochodów (czyli wytwórcami „*części oryginalnych*”) ograniczające prawo wytwórców do „*efektywnego umieszczenia swojego znaku towarowego lub swojego logo w widocznym miejscu na dostarczanych komponentach lub na częściach zamiennych*” [**§15 pkt 5 Rozporządzenia**];

Wyżej wymienione zasady to cios w dotychczasowe uprawnienia producentów samochodów, którzy przed wejściem nowego GVO, zlecając produkcję niezależnemu wytwórcy, wkładali potem część jako "oryginalną" do swojego opakowania, a niezależnemu wytwórcy mogli zabronić zarówno sprzedawania tego produktu innym odbiorcom, jak i umieszczenia swojego logo na produkcie. Z kolei autoryzowanym dealerom mieli prawo zabronić kupowania i używania konkurencyjnych elementów spoza własnej sieci. Tym sposobem praktycznie dyktowali cenę końcową. Tajemnicą poliszynela jest fakt, że narzuty producentów samochodów na częściach oryginalnych czasem przekraczały 100% i handel częściami oryginalnymi był dotąd jednym z intratniejszych fragmentów działalności gospodarczej producentów aut.

Nowe zasady GVO dotyczące części zamiennych zostały zobrazowane na Diagramie 1 (patrz strona 34).

Czy brak "klauzuli reperacji" zagrozi GVO w Polsce?

W cywilizowanym świecie obowiązuje ochrona tzw. "wzorów przemysłowych". Jednym z krytycznych punktów tych uregulowań jest zakres ochrony wzorów (np. kształtu) **poszczególnych części składowych większej całości** – np. części zamiennych do samochodów. W Unii Europejskiej wytyczne w tej sprawie zawarte są w Dyrektywie 98/7 "o ochronie patentowej wzorów" z 13.10.1998. Nie wchodząc tu nadmiernie głęboko w szczegóły powiem, że wg Dyrektywy można zastrzegać wzory dla takich elemen-

tów produktu złożonego, które są widoczne w toku "normalnego użytkowania" (czyli np. zewnętrznych elementów karoserii), z tym że Dyrektywa zachęca do liberalizowania przepisów narodowych w zakresie powszechnego stosowania tzw. **klauzuli reperacji**. Klauzula reperacji to wyłączenie spod ochrony patentowej takich elementów składowych większej całości, które są wytwarzane nie w celu montażu złożonego produktu końcowego, tylko do wymiany części składowych uszkodzonych podczas eksploatacji. W branży motoryzacyjnej klauzula reperacji sprowadza się do wyłączenia spod ochrony patentowej tych części zamiennych, przeznaczonych do użycia w warsztatach (przy zachowaniu ochrony patentowej części stosowanych w fabrykach i montowniach aut).

W Polsce zasady ochrony patentowej zostały zawarte w prawie własności przemysłowej z 26.06.2002 (Dz.U.Nr 108, poz.945), a użyte tam sformułowania mogą budzić wątpliwości interpretacyjne co do zakresu obowiązywania klauzuli reperacji w Polsce. Gdyby w polskim orzecznictwie sądowym zwyciężyła restrykcyjna interpretacja polskiego prawa własności przemysłowej (tj. przyjęłoby wąski zakres klauzuli reperacji), to zagrożone zostałyby u nas pełne funkcjonowanie prokonkurencyjnych przepisów GVO – producenti aut mogliby bowiem próbować blokować dystrybucję do warsztatów części konkurencyjnych poprzez rejestrowanie wzorów patentowych. Jest dość charakterystyczne, że kraje, które dopuszczają taką możliwość (np. Francja), to akurat te państwa, które mają tradycję najbardziej

rozbudowanych przepisów protekcyjnych i dziś płacą wysoką cenę m.in. za brak elastyczności swoich gospodarek (np. Francja zarejestrowała w II kwartale 2003 obniżenie dochodu narodowego o 0,3%, co jest negatywnym rekordem na całym obszarze Unii). Nie trzeba dodawać, że tam, gdzie konkurencję się ogranicza, końcowy rachunek płaci tak naprawdę konsument.

Kończąc ten wątek, należałoby życzyć sobie, aby wyjaśnieniem tej sprawy zajął się jak najszybciej polski Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta, by nie okazało się, że przygotowany przez niego tekst polskiego Rozporządzenia GVO nie może zafunkcjonować w polskiej gospodarce w takiej skali i z takimi skutkami dla konsumentów, jakie były zaplanowane.

GVO a zasady etyki

W dzisiejszym numerze objaśniłem, jakie zmiany przynosi nowe GVO w zakresie kategoryzowania (klasyfikacji) oraz zasad dystrybucji i stosowania części zamiennych. Do najważniejszych można zaliczyć **faktyczne "otwarcie" serwisów autoryzowanych na stosowanie części zamiennych nabywanych poza siecią, w tym części nieoryginalnych!** Podkreślę w tym miejscu, że prawodawca przy pomocy przedstawionych uregulowań nie zmierza do zwiększenia dochodów stacji dealerskich, lecz do podniesienia ogólnego stopnia konkurencji w motoryzacji, a w rezultacie do obniżenia wysokości rachunków, jakie płacą za naprawy samochodów ich właściciele. Przepisy GVO mają przynieść korzyści przede wszystkim **konsumentom**. Dlatego zwracam

uwagę na zapisy **§12 pkt 7 i 8 polskiego Rozporządzenia GVO**, pozwalające zobowiązać autoryzowany warsztat do informowania klienta końcowego, o zakresie w jakim części z innych źródeł mogą być użyte do naprawy oraz zobowiązać do informowania o faktycznym użyciu do naprawy części innych niż oryginalne.

W żadnym wypadku ani przepisy GVO, ani przepisy kodeksu cywilnego, ani zasady etyki nie pozwalają, aby montując podczas naprawy części spoza sieci producenta auta, nie informować o tym fakcie klienta i mimo to obciążać go wysoką tzw. "ceną zalecaną przez producenta auta". Najtrudniejszy test przejdzie ta reguła w autoryzowanych stacjach dealerskich, gdzie większość klientów, podlegając starym nawykom, bez stawiania pytań będzie zakładała, że zamontowana w ich samochodzie „część jest na pewno oryginalna”.

Czy konsumenci rzeczywiście będą głównymi beneficjentami nowych przepisów GVO? Dziś nie da się na to pytanie odpowiedzieć jednoznacznie, aczkolwiek wiele zależności można już przewidzieć. Zapraszam do lektury następnego odcinka wykładu o GVO, w którym postaram się zreasumować skutki pozytywne i negatywne GVO dla poszczególnych grup podmiotów związanych z motoryzacją (producenti aut, wytwórcy części, dystrybutorzy, warsztaty autoryzowane i niezależne, konsumenci, firmy ubezpieczeniowe).

Adrian R. Sklorz

¹ Jak wspominaliśmy w poprzednim odcinku wykładu, niektóre środowiska lobbują na rzecz opóźnienia daty wprowadzenia GVO w Polsce do 1 maja 2004 i w tym momencie nie jest oczywiste, czy przesunięcie takie mogłoby jeszcze nastąpić.

² Autor zwraca uwagę, że niezwłocznie po opublikowaniu projektu przepisów GVO grupa VW (VW-Audi-Seat-Skoda) zastrzegła w urzędach patentowych większości krajów sformułowania typu "części oryginalne VW", "części oryginalne Audi" itd. Skutek prawny jest taki, że po wejściu GVO używany w tym przykładzie reflektor do VW Polo w opakowaniu Helli zdecydowanie **jest oryginalną częścią zamienną** w rozumieniu przepisów, natomiast trzeba być ostrożnym przy formułowaniu jego reklam i oznaczeń. Na pewno można go opisywać jako "część oryginalna", dopuszczalne wydają się być szczegółowe dookreślenia typu "część oryginalna do samochodu VW Polo", natomiast nieprzyjemne następstwa prawne może mieć użycie określeń "oryginalna część VW", "część oryginalna VW" itp. Doradzam A.S.

³ Szkoda, że nie zdecydowano się na użycie w polskim rozporządzeniu bardziej szczęśliwej nazwy. W europejskim GVO stosuje się nazewnictwo: "spare parts of matching quality" (wersja angielska), "Qualitativ gleichwertige Ersatzteile" (niemiecka), "reserveonderdelen van gelijke kwaliteit" (holenderska), "pieces de rechange de qualite equivalente" (francuska), "pezzi di ricambio di qualita corrispondente" (włoska), itd. których trafniejszym tłumaczeniem wydaje się "części zamiennie o równorzędnej jakości". Jest to ważny problem, bo nazwa polska sugeruje dość łagodne kryteria ("porównywalna" jakość), a dopiero z treści definicji wynika, że jakość musi być "ta sama".