

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 461/2010**

z dnia 27 maja 2010 r.

**w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady nr 19/65/EWG z dnia 2 marca 1965 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 1,

po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie nr 19/65/EWG upoważnia Komisję do stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>(\*)</sup> w drodze rozporządzenia do niektórych kategorii porozumień wertykalnych i odpowiadających im praktyk uzgodnionych wchodzących w zakres stosowania art. 101 ust. 1 Traktatu. Rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych mają zastosowanie do porozumień wertykalnych spełniających określone warunki i mogą mieć charakter ogólny lub odnosić się do konkretnych sektorów.
- (2) Komisja określiła kategorię porozumień wertykalnych, która jej zdaniem zasadniczo spełnia warunki przewidziane w art. 101 ust. 3 Traktatu, i w związku z tym przyjęła ona rozporządzenie Komisji (UE) nr 330/2010 z dnia 20 kwietnia 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych<sup>(2)</sup>, które zastępuje rozporządzenie Komisji (WE) nr 2790/1999<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. 36 z 6.3.1965, s. 533/65.

<sup>(\*)</sup> Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 81 Traktatu WE stał się art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Treść tych dwóch artykułów jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszego rozporządzenia odniesienia do art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia do art. 81 Traktatu WE.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 102 z 23.4.2010, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 336 z 29.12.1999, s. 21.

- (3) Od 1985 r. sektor pojazdów silnikowych, obejmujący zarówno samochody osobowe, jak i pojazdy użytkowe, był regulowany szczegółowymi rozporządzeniami w sprawie wyłączeń grupowych, z których najnowsze to rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym<sup>(4)</sup>. W rozporządzeniu (WE) nr 2790/1999 wyraźnie zaznaczono, że nie ma ono zastosowania do porozumień wertykalnych, których przedmiot wchodził w zakres stosowania jakiegokolwiek innego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych. Sektor pojazdów silnikowych nie wchodził więc w zakres stosowania tego rozporządzenia.

- (4) Rozporządzenie (WE) nr 1400/2002 traci moc z dniem 31 maja 2010 r. Sektor pojazdów silnikowych powinien jednak nadal korzystać z przywileju wyłączenia grupowego w celu uproszczenia zainteresowanym przedsiębiorstwom procedur administracyjnych i ograniczenia ich kosztów zachowania zgodności z prawem, przy jednoczesnym zapewnieniu skutecznego nadzoru rynków zgodnie z art. 103 ust. 2 lit. b) Traktatu.

- (5) Doświadczenie zdobyte od 2002 r. w obszarze dystrybucji nowych pojazdów silnikowych, dystrybucji części zamiennych i świadczenia usług naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych umożliwia określenie kategorii porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów silnikowych, co do których można uznać, że zasadniczo spełniają warunki zawarte w art. 101 ust. 3 Traktatu.

- (6) Kategoria ta obejmuje porozumienia wertykalne dotyczące zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży nowych pojazdów silnikowych, porozumienia wertykalne dotyczące zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży części zamiennych do pojazdów silnikowych oraz porozumienia wertykalne dotyczące świadczenia usług naprawy i konserwacji takich pojazdów, w przypadku gdy takie porozumienia zawierają między sobą niekonkurujące przedsiębiorstwa, niektórzy konkurenci lub niektóre stowarzyszenia sprzedawców detalicznych lub warsztatów. Obejmuje ona również porozumienia wertykalne zawierające dodatkowe postanowienia dotyczące przeniesienia lub korzystania z praw własności intelektualnej. Pojęcie „porozumienie wertykalne” powinno być odpowiednio zdefiniowane, tak aby obejmowało zarówno tego rodzaju porozumienia, jak i odpowiadające im praktyki uzgodnione.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 203 z 1.8.2002, s. 30.

- (7) Pewne rodzaje porozumień mogą poprawiać efektywność gospodarczą w ramach danej sieci produkcji lub dystrybucji przez umożliwienie lepszej koordynacji między działającymi w niej przedsiębiorstwami. W szczególności mogą one prowadzić do obniżenia kosztów transakcji i dystrybucji ponoszonych przez strony porozumienia oraz do optymalizacji ich poziomów sprzedaży i inwestycji.
- (8) Prawdopodobieństwo, że takie wzmacniające efektywność skutki przeważą nad skutkami antykonkurencyjnymi spowodowanymi ograniczeniami zawartymi w porozumieniach wertykalnych, zależy od skali władzy rynkowej stron porozumienia i stąd od stopnia, do jakiego przedsiębiorstwa te konkurują z innymi dostawcami towarów lub usług uważanych przez ich klientów za wzajemnie zamiennie lub za substytucyjne z uwagi na ich cechy, ceny i zamierzone przeznaczenie. Porozumienia wertykalne zawierające ograniczenia, które najprawdopodobniej będą ograniczać konkurencję i szkodzić konsumentom lub które nie są niezbędne do osiągnięcia skutków poprawiających wydajność, nie powinny korzystać z przywileju wyłączenia grupowego.
- (9) Aby ustalić właściwy zakres stosowania rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych, Komisja musi uwzględnić warunki konkurencji panujące w danym sektorze. W tym kontekście wnioski ze szczegółowego monitoringu sektora pojazdów silnikowych, zawarte w sprawozdaniu z oceny dotyczącym funkcjonowania rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 28 maja 2008 r. <sup>(1)</sup> oraz w komunikacie Komisji „Przyszła struktura prawa konkurencji znajdującego zastosowanie w sektorze pojazdów silnikowych” z dnia 22 lipca 2009 r. <sup>(2)</sup>, wskazują, że należy wprowadzić rozróżnienie między porozumieniami dotyczącymi dystrybucji nowych pojazdów silnikowych a porozumieniami dotyczącymi świadczenia usług naprawy i konserwacji oraz dystrybucji części zamiennych.
- (10) Wydaje się, że w obszarze dystrybucji nowych pojazdów silnikowych nie ma żadnych znaczących nieprawidłowości w zakresie konkurencji, które wyróżniałyby ten sektor od innych sektorów gospodarki i które wymagałyby zastosowania innych, surowszych reguł niż te przewidziane w rozporządzeniu (UE) nr 330/2010. Próg udziału w rynku, nieobjęcie wyłączeniem niektórych porozumień wertykalnych oraz inne warunki przewidziane w tym rozporządzeniu zasadniczo gwarantują zgodność porozumień wertykalnych dotyczących dystrybucji nowych pojazdów silnikowych z wymogami art. 101 ust. 3 Traktatu. Porozumieniom tym powinien zatem przysługiwać przywilej wyłączenia na mocy rozporządzenia (UE) nr 330/2010, z zastrzeżeniem wszystkich przewidzianych w nim warunków.
- (11) Jeśli chodzi o porozumienia dotyczące dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji, należy wziąć pod uwagę niektóre szczególne cechy rynku towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych. Z doświadczenia zdobytego przez Komisję w kontekście stosowania rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 wynika w szczególności, że wzrost cen poszczególnych napraw znajduje tylko częściowe odzwierciedlenie w zwiększonej niezawodności dzisiejszych samochodów i wydłużeniu odstępów czasu między kolejnymi naprawami serwisowymi. Tendencje te wynikają z rozwoju technicznego oraz coraz większej złożoności i niezawodności komponentów samochodowych kupowanych przez producentów pojazdów od dostawców oryginalnych części zamiennych. Dostawcy ci sprzedają swoje produkty jako części zamienne na rynku towarów i usług posprzedażnych zarówno za pośrednictwem sieci autoryzowanych warsztatów producentów pojazdów, jak i niezależnymi kanałami, stanowiąc tym samym ważną siłę konkurencyjną na rynku towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych. Średnie koszty usług naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych ponoszone przez konsumentów w Unii stanowią bardzo wysoki odsetek całkowitych wydatków konsumentów na pojazdy silnikowe.
- (12) Warunki konkurencyjne panujące na rynku towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych mają również bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo publiczne (ponieważ pojazdy poddane niewłaściwej naprawie mogą stanowić zagrożenie) oraz na zdrowie publiczne i środowisko (ponieważ emisja dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń powietrza może być wyższa w przypadku pojazdów, które nie przeszły regularnej konserwacji).
- (13) W zakresie, w jakim możliwe jest wydzielenie odrębnego rynku towarów i usług posprzedażnych, skuteczna konkurencja na rynkach kupna i sprzedaży części zamiennych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych zależy od stopnia wzajemnego oddziaływania konkurencyjnego między autoryzowanymi warsztatami, tj. warsztatami działającymi w ramach sieci warsztatów, utworzonych pośrednio lub bezpośrednio przez producentów pojazdów, a także między autoryzowanymi i niezależnymi podmiotami, w tym niezależnymi dostawcami części zamiennych i warsztatami. Zdolność konkurencyjna tych ostatnich zależy od nieograniczonego dostępu do istotnych elementów wyjściowych, takich jak części zamienne czy informacje techniczne.
- (14) Z uwagi na te szczególne cechy zasady przewidziane w rozporządzeniu (UE) nr 330/2010, w tym jednolity próg udziału w rynku wynoszący 30 %, są konieczne, ale niewystarczające do zagwarantowania tego, że z przywileju wyłączenia grupowego skorzystają tylko te porozumienia wertykalne dotyczące dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji, co do których można przyjąć z wystarczającą pewnością, że spełniają warunki określone w art. 101 ust. 3 Traktatu.

<sup>(1)</sup> SEC(2008) 1946.

<sup>(2)</sup> COM(2009) 388.

- (15) Porozumienia wertykalne dotyczące dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji powinny zatem korzystać z przywileju wyłączenia grupowego tylko pod warunkiem, że – oprócz spełnienia warunków dotyczących wyłączenia nałożonych rozporządzeniem (UE) nr 330/2010 – spełniają one jeszcze surowsze kryteria dotyczące niektórych poważnych ograniczeń konkurencji, które mogą ograniczyć podaż i wykorzystanie części zamiennych na rynku towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych.
- (16) W szczególności przywilej wyłączenia grupowego nie powinien przysługiwać tym porozumieniom, które ograniczają sprzedaż części zamiennych przez uczestników systemu selektywnej dystrybucji producenta pojazdów niezależnym warsztatom, które wykorzystują je do świadczenia usług naprawy lub konserwacji. Bez dostępu do takich części zamiennych niezależne warsztaty nie byłyby w stanie skutecznie konkurować z autoryzowanymi warsztatami, gdyż nie mogłyby świadczyć konsumentom usług wysokiej jakości przyczyniających się do bezpiecznego i niezawodnego funkcjonowania pojazdów silnikowych.
- (17) Ponadto w celu zapewnienia skutecznej konkurencji na rynku usług naprawy i konserwacji oraz w celu umożliwienia warsztatom oferowania ostatecznym użytkownikom konkurencyjnych części zamiennych, wyłączenie grupowe nie powinno obejmować porozumień wertykalnych, które – mimo spełnienia warunków rozporządzenia (UE) nr 330/2010 – ograniczają możliwości producenta części zamiennych w zakresie ich sprzedaży autoryzowanym warszatom działającym w systemie dystrybucji producenta pojazdów, niezależnym dystrybutorom części zamiennych, niezależnym warszatom lub ostatecznym użytkownikom. Nie ma to wpływu na odpowiedzialność producentów części zamiennych na podstawie prawa cywilnego; nie ogranicza również możliwości producentów pojazdów w zakresie wymagania od autoryzowanych warszatom działających w ich systemie dystrybucji stosowania wyłącznie takich części zamiennych, które pod względem jakości odpowiadają komponentom stosowanym w montażu danego pojazdu silnikowego. Ponadto ze względu na bezpośrednie, umowne zaangażowanie producentów pojazdów w naprawy gwarancyjne, bezpłatny serwis oraz prace związane z usuwaniem wad fabrycznych porozumienia zawierające zobowiązanie autoryzowanych warszatom do korzystania wyłącznie z części zamiennych dostarczanych przez producenta pojazdów na potrzeby tych napraw powinny zostać objęte wyłączeniem.
- (18) Wreszcie, w celu umożliwienia autoryzowanym i niezależnym warszatom oraz ostatecznym użytkownikom zidentyfikowania producenta komponentów lub części zamiennych do pojazdów silnikowych oraz dokonania wyboru między alternatywnymi częściami, wyłączenie grupowe nie powinno obejmować porozumień, na mocy których producent pojazdów silnikowych utrudnia producentowi komponentów lub oryginalnych części zamiennych umieszczenie swojego znaku towarowego lub znaku firmowego na tych częściach w sposób skuteczny i widoczny.
- (19) Aby dać wszystkim podmiotom czas na dostosowanie się do niniejszego rozporządzenia, właściwe jest przedłużenie okresu stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 w zakresie porozumień wertykalnych dotyczących zakupu, sprzedaży i odsprzedaży nowych pojazdów silnikowych do dnia 31 maja 2013 r. Aby w dalszym ciągu zapewnić odpowiednią ochronę konkurencji na rynkach towarów i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych, w zakresie porozumień wertykalnych dotyczących dystrybucji części zamiennych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie od dnia 1 czerwca 2010 r.
- (20) Komisja będzie na bieżąco monitorować rozwój sytuacji w sektorze pojazdów silnikowych i podejmie odpowiednie działania zaradcze w przypadku pojawienia się potencjalnie szkodliwych dla konsumentów nieprawidłowości w zakresie konkurencji na rynku dystrybucji nowych pojazdów silnikowych lub dostaw części zamiennych lub usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych.
- (21) Komisja – działając na podstawie art. 29 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu<sup>(1)</sup> – może wycofać przywilej wynikający z niniejszego rozporządzenia, jeżeli w konkretnym przypadku uzna, że porozumienie, do którego ma zastosowanie wyłączenie przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, wywołuje jednak skutki niezgodne z art. 101 ust. 3 Traktatu.
- (22) Organ ds. konkurencji danego państwa członkowskiego – działając na podstawie art. 29 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 – może wycofać przywilej wynikający z niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do terytorium tego państwa lub jego części, jeżeli w konkretnym przypadku uzna, że porozumienie, do którego ma zastosowanie wyłączenie przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, wywołuje jednak skutki niezgodne z art. 101 ust. 3 Traktatu na terytorium tego państwa członkowskiego lub jego części i jeżeli terytorium to ma wszystkie cechy odrębnego rynku geograficznego.
- (23) Szczególne znaczenie dla oceny, czy przywilej wynikający z niniejszego rozporządzenia powinien być wycofany na podstawie art. 29 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, mają skutki antykonkurencyjne, które mogą wynikać z istnienia równoległych sieci porozumień wertykalnych wywołujących podobne skutki znacznie ograniczające dostęp do właściwego rynku lub konkurencję na nim. Takie skumulowane skutki mogą np. powstać w przypadku dystrybucji selektywnej lub zakazu konkurowania.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

- (24) W celu wzmocnienia nadzoru nad równoległymi sieciami porozumień wertykalnych, które wywołują podobne skutki antykonkurencyjne i obejmują więcej niż 50 % danego rynku, Komisja może w drodze rozporządzenia uznać, że niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do porozumień wertykalnych zawierających określone ograniczenia dotyczące danego rynku, tym samym przywracając pełne zastosowanie art. 101 Traktatu do takich porozumień.
- (25) Aby ocenić wpływ niniejszego rozporządzenia na konkurencję na rynku wewnętrznym w obszarze handlu detalicznego pojazdami silnikowymi, dostaw części zamiennych i usług posprzedażnych dla pojazdów silnikowych, należy sporządzić sprawozdanie z oceny dotyczące funkcjonowania niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY WSPÓLNE

#### Artykuł 1

#### Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „porozumienie wertykalne” oznacza porozumienie lub praktykę uzgodnioną zawierane między dwoma lub więcej przedsiębiorstwami, działającymi – w ramach takiego porozumienia lub praktyki uzgodnionej – na różnych szczeblach produkcji lub dystrybucji, dotyczące warunków zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży niektórych towarów lub usług przez ich strony;
- b) „ograniczenie wertykalne” oznacza ograniczenie konkurencji zawarte w porozumieniu wertykalnym wchodzącym w zakres stosowania art. 101 ust. 1 Traktatu;
- c) „autoryzowany warsztat” oznacza usługodawcę świadczącego usługi naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych, który działa w systemie dystrybucji utworzonym przez dostawcę pojazdów silnikowych;
- d) „autoryzowany dystrybutor” oznacza dystrybutora części zamiennych do pojazdów silnikowych, który działa w systemie dystrybucji utworzonym przez dostawcę pojazdów silnikowych;
- e) „niezależny warsztat” oznacza:
- (i) usługodawcę świadczącego usługi naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych, który nie działa w systemie dystrybucji utworzonym przez dostawcę pojazdów silnikowych, w odniesieniu do których świadczy on usługi naprawy lub konserwacji;
- (ii) autoryzowany warsztat działający w systemie dystrybucji danego dostawcy w zakresie, w jakim świadczy on usługi

naprawy lub konserwacji pojazdów silnikowych, w odniesieniu do których nie jest on członkiem systemu dystrybucji odnośnego dostawcy;

f) „niezależny dystrybutor” oznacza:

- (i) dystrybutora części zamiennych do pojazdów silnikowych, który nie działa w systemie dystrybucji utworzonym przez dostawcę pojazdów silnikowych, w odniesieniu do których dokonuje on dystrybucji części zamiennych;
- (ii) autoryzowanego dystrybutora działającego w systemie dystrybucji danego dostawcy w zakresie, w jakim dokonuje on dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych, w odniesieniu do których nie jest on członkiem systemu dystrybucji odnośnego dostawcy;

g) „pojazd silnikowy” oznacza pojazd z własnym napędem, przeznaczony do wykorzystywania na drogach publicznych, wyposażony w co najmniej trzy koła;

h) „części zamienne” oznaczają towary przeznaczone do zastąpienia komponentów tego pojazdu, w tym takie produkty jak smary, które są niezbędne do użytkowania pojazdu silnikowego, z wyłączeniem paliwa;

i) „system dystrybucji selektywnej” oznacza system dystrybucji, w którym dostawca zobowiązuje się sprzedawać bezpośrednio lub pośrednio towary lub usługi objęte porozumieniem tylko dystrybutorom wybranym według określonych kryteriów, którzy zobowiązują się nie sprzedawać tych towarów lub usług nieautoryzowanym dystrybutorom na zarezerwowanym przez dostawcę obszarze objętym tym systemem.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia pojęcia „przedsiębiorstwo”, „dostawca”, „producent” i „nabywca” obejmują odpowiednio ich przedsiębiorstwa powiązane.

„Przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają:

- a) przedsiębiorstwa, w których strona porozumienia, bezpośrednio lub pośrednio:
- (i) jest uprawniona do wykonywania ponad połowy praw do głosowania;
- (ii) jest uprawniona do powoływania ponad połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; lub
- (iii) ma prawo kierowania działalnością przedsiębiorstwa;
- b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają w stosunku do strony porozumienia prawa lub uprawnienia wymienione w lit. a);
- c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), posiada, bezpośrednio lub pośrednio, prawa lub uprawnienia wymienione w lit. a);

- d) przedsiębiorstwa, w których strona porozumienia wraz z jednym lub kilkoma przedsiębiorstwami, o których mowa w lit. a), b) lub c), lub w których dwa lub kilka spośród tych ostatnich wspólnie posiadają prawa lub uprawnienia wymienione w lit. a);
- e) przedsiębiorstwa, w których prawa lub uprawnienia wymienione w lit. a) wspólnie przynależą do:

- (i) stron porozumienia lub odpowiednio przedsiębiorstw z nimi powiązanych, o których mowa w lit. a)–d); lub
- (ii) jednej lub kilku stron porozumienia lub też jednego lub kilku przedsiębiorstw z nimi powiązanych, o których mowa w lit. a)–d), oraz osoby trzeciej lub osób trzecich.

## ROZDZIAŁ II

### POROZUMIENIA WERTYKALNE DOTYCZĄCE ZAKUPU, SPRZEDAŻY LUB ODSPRZEDAŻY NOWYCH POJAZDÓW SILNIKOWYCH

#### Artykuł 2

##### Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1400/2002

Zgodnie z art. 101 ust. 3 Traktatu od dnia 1 czerwca 2010 r. do dnia 31 maja 2013 r. art. 101 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do porozumień wertykalnych, których przedmiotem są warunki zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży nowych pojazdów silnikowych przez strony, spełniających warunki wyłączenia na mocy rozporządzenia (WE) nr 1400/2002, odnoszące się w szczególności do porozumień wertykalnych dotyczących zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży nowych pojazdów silnikowych.

#### Artykuł 3

##### Stosowanie rozporządzenia (UE) nr 330/2010

Ze skutkiem od dnia 1 czerwca 2013 r. rozporządzenie (UE) nr 330/2010 stosuje się do porozumień wertykalnych dotyczących zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży nowych pojazdów silnikowych.

## ROZDZIAŁ III

### POROZUMIENIA WERTYKALNE DOTYCZĄCE RYNKU TOWARÓW I USŁUG POSPRZEDAŻNYCH DLA POJAZDÓW SILNIKOWYCH

#### Artykuł 4

##### Wyłączenie

Zgodnie z art. 101 ust. 3 Traktatu oraz z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia art. 101 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do porozumień wertykalnych, których przedmiotem są warunki zakupu, sprzedaży lub odsprzedaży części zamiennych do pojazdów silnikowych przez strony lub też świadczenie przez nie usług naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych, spełniających warunki wyłączenia przewidziane

w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 330/2010 i niezawierających żadnego z najpoważniejszych ograniczeń wymienionych w art. 5 niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze wyłączenie stosuje się w zakresie, w jakim takie porozumienia zawierają ograniczenia wertykalne.

#### Artykuł 5

##### Ograniczenia uchylające przywilej wyłączenia grupowego – najpoważniejsze ograniczenia konkurencji

Wyłączenie przewidziane w art. 4 nie ma zastosowania do porozumień wertykalnych, które bezpośrednio lub pośrednio, niezależnie od innych kontrolowanych przez strony czynników lub w połączeniu z nimi, mają na celu:

- a) ograniczenie sprzedaży części zamiennych do pojazdów silnikowych przez uczestników systemu dystrybucji selektywnej niezależnym warsztatom, które używają tych części do napraw i konserwacji pojazdów silnikowych;
- b) ograniczenie – uzgodnione między dostawcą części zamiennych, narzędzi naprawczych lub diagnostycznych lub innego sprzętu oraz producentem pojazdów silnikowych – możliwości dostawcy w zakresie sprzedaży tych towarów autoryzowanym lub niezależnym dystrybutorom, autoryzowanym lub niezależnym warsztatom lub ostatecznym użytkownikom;
- c) ograniczenie – uzgodnione między producentem pojazdów silnikowych, który wykorzystuje komponenty do pierwotnego montażu pojazdów silnikowych, oraz dostawcą takich komponentów – możliwości dostawcy w zakresie skutecznego umieszczenia swojego znaku towarowego lub znaku firmowego w łatwo widoczny sposób na dostarczanych komponentach lub częściach zamiennych.

## ROZDZIAŁ IV

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 6

##### Niestosowanie niniejszego rozporządzenia

Zgodnie z art. 1a rozporządzenia nr 19/65/EWG Komisja może w drodze rozporządzenia uznać, że niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do porozumień wertykalnych zawierających określone ograniczenia dotyczące rynku właściwego, jeśli równoległe sieci podobnych ograniczeń wertykalnych obejmują ponad 50 % tego rynku.

#### Artykuł 7

##### Sprawozdanie z monitoringu i oceny

Komisja będzie monitorować funkcjonowanie niniejszego rozporządzenia i opracuje – najpóźniej do dnia 31 maja 2021 r. – sprawozdanie na ten temat, uwzględniając w szczególności warunki określone w art. 101 ust. 3 Traktatu.

*Artykuł 8***Okres obowiązywania**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2010 r.

Niniejsze rozporządzenie traci moc z dniem 31 maja 2023 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 maja 2010 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

---