

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 22.7.2009 r.  
SEC(2009) 1053 wersja ostateczna

**DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**

*uzupełniający*

**KOMUNIKAT KOMISJI**

**Przyszła struktura prawa konkurencji znajdującego zastosowanie w sektorze pojazdów silnikowych**

**STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW**

{COM(2009) 388 wersja ostateczna}  
{SEC (2009) 1052}

## STRESZCZENIE

### 1. KONTEKST

1. Producenci pojazdów silnikowych prowadzą zazwyczaj dystrybucję swoich produktów oraz zapewniają ich naprawy i przeglądy za pośrednictwem autoryzowanych sieci dystrybutorów oraz warsztatów, opartych na grupie podobnych porozumień wertykalnych, które mogą wymagać oceny w świetle art. 81 Traktatu. Rozporządzeniami w sprawie wyłączeń grupowych tworzy się obszary bezpieczeństwa w odniesieniu do pewnych kategorii porozumień objętych zakazem wynikającym z art. 81 ust. 1, zwalniając tym samym strony z obowiązku przeprowadzania indywidualnej oceny, czy mogą one skorzystać z wyjątku przewidzianego w art. 81 ust. 3. Wyłączenia grupowe przyczyniają się także do spójnego stosowania unijnych reguł konkurencji.

### 2. „DLACZEGO?” – NA CZYM POLEGA PROBLEM, KTÓRY NALEŻY ROZWIĄZAĆ

2. Porozumienia dotyczące dystrybucji pojazdów silnikowych oraz produktów i usług po sprzedaży objęte są zakresem stosowania rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 w sprawie wyłączeń grupowych odnoszącego się do konkretnego sektora, które wygaśnie z dniem 31 maja 2010 r. Komisja musi teraz zająć stanowisko na temat przyszłej struktury prawnej, która powinna znaleźć zastosowanie do porozumień wertykalnych w omawianym sektorze po tej dacie.
3. Niemal wszystkie podmioty zainteresowane zgadzają się, że w dalszym ciągu istnieje potrzeba rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych, czy to ogólnego czy odnoszącego się do konkretnego sektora, ponieważ takie rozwiązania pozwala im na zawieranie umów, co do których można przyjąć, że są one zgodne z prawem konkurencji UE.
4. Sprawozdanie z oceny skutków uwzględnia zmiany na rynku, które miały miejsce od momentu wejścia w życie obowiązującego rozporządzenia, a w szczególności obecny kryzys. Sprawozdanie wykazuje, że warunki na rynkach sprzedaży pojazdów różnią się od warunków panujących na rynkach produktów i usług po sprzedaży. Pierwsza grupa rynków charakteryzuje się dużą konkurencyjnością, podczas gdy na rynkach należących do drugiej grupy istnieją bariery utrudniające efektywną konkurencję, co może godzić w interesy konsumentów. Aby mogła nastąpić poprawa wydajności łańcucha dostaw, omawiany sektor powinien korzystać z wyłączenia grupowego odzwierciedlającego różne warunki panujące na tych rynkach.

### 3. „CO CHCEMY OSIĄGNAĆ?” – CELE POLITYKI KONKURENCJI W ODNIESIENIU DO SEKTORA

5. Ogólnym celem polityki realizowanej przez Komisję w odniesieniu do porozumień wertykalnych jest zagwarantowanie skutecznego nadzoru nad rynkami, przy jednoczesnym uproszczeniu kontroli administracyjnej oraz obniżeniu kosztów zachowania zgodności z prawem ponoszonych przez przedsiębiorstwa – zgodnie z art. 83 ust. 2 lit. b) Traktatu.

6. W odniesieniu do skutecznego nadzoru nad rynkami w sprawozdaniu z oceny skutków przyznano, że szczególne cele leżące u podstaw rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 pozostają aktualne. Można je podsumować w następujący sposób:
- zapobieganie zamykaniu konkurującym producentom pojazdów dostępu do rynku oraz zagwarantowanie im tego dostępu;
  - zagwarantowanie konkurencji między dystrybutorami tej samej marki;
  - umożliwienie niezależnym warsztatom skutecznego konkurowania z sieciami warsztatów autoryzowanymi przez producentów, poprzez zagwarantowanie wszystkim podmiotom działającym na rynku produktów i usług po sprzedaży niezakłóconego dostępu do informacji technicznych dotyczących naprawy, a także do oryginalnych części zamiennych i części o porównywalnej jakości;
  - ochrona konkurencji między autoryzowanymi warsztatami poprzez zagwarantowanie dostępu do sieci producentów w oparciu o standardy jakościowe;
  - ochrona konkurencji na rynku części zamiennych poprzez zapobieganie ograniczeniom utrudniającym dostęp producentów części zamiennych do rynku produktów i usług po sprzedaży;
  - zabezpieczenie efektu powstrzymującego, wywoływanego przez art. 81; chodzi o uniknięcie sytuacji, w których producenci wykorzystywaliby wyłączenie grupowe, aby utrudnić niezależne, prokonkurencyjne działania autoryzowanych dystrybutorów i warsztatów.
7. Każdy wariant strategiczny powinien przyznawać wyłączenie grupowe jedynie tym porozumieniom, które spełniają cztery warunki zawarte w art. 81 ust. 3, biorąc pod uwagę powyższe cele szczegółowe. Jednocześnie granic obszaru bezpieczeństwa nie powinno się zawężać do tego stopnia, by koszty kontroli administracyjnej ponoszone przez organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa oraz koszty zachowania zgodności z prawem ponoszone przez przedsiębiorstwa zostały nadmiernie zwiększone przez konieczność przeprowadzania indywidualnej oceny porozumień, które w ujęciu netto nie powodują skutków szkodliwych dla konkurencji.

#### 4. WARIANTY STRATEGICZNE – „JAK CHCEMY TO OSIĄGNĄĆ?”

8. W ocenie skutków nie rozważano wariantów, które pogłębiłyby wady obowiązujących przepisów albo nie byłyby zgodne z art. 83 ust. 2 lit. b). Dlatego też nie dokonano oceny ewentualnych skutków przyjęcia bardziej szczegółowego wyłączenia grupowego, które zahamowałoby wprowadzanie większej różnorodności wśród stosowanych systemów sprzedaży detalicznej, pogłębiłoby różnice dzielące ten sektor od ogólnej polityki realizowanej w dziedzinie ograniczeń wertykalnych, ograniczyłoby w nieuzasadnionym stopniu producentów samochodów oraz doprowadziłoby do zwiększenia kosztów zachowania zgodności z prawem ponoszonych przez przedsiębiorstwa. Nie zastanawiano się także nad ewentualnością, w której sektor pojazdów silnikowych nie byłby objęty zakresem stosowania żadnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych. Ten wariant

wydaje się na pierwszy rzut oka niewłaściwy, zważywszy na to, że istnieje ponad 120 000 porozumień wertykalnych dotyczących dystrybucji pojazdów silnikowych oraz usług po sprzedaży, które w braku wyłączenia grupowego musiałyby podlegać indywidualnej ocenie przez ich strony.

9. Komisja skoncentrowała się na czterech wariantach strategicznych, które pociągają za sobą przyjęcie rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych obejmującego wszystkie rodzaje porozumień wertykalnych dotyczących dystrybucji pojazdów silnikowych oraz usług po sprzedaży i które uzależniają przywilej wyłączenia od progu lub progów wielkości udziałów w rynku, odzwierciedlającego lub odzwierciedlających władzę rynkową stron.
10. We wszystkich czterech wariantach wyłączenie nie miałooby zastosowania do porozumień zawierających pewne najpoważniejsze ograniczenia (tzn. utrzymanie ceny odsprzedaży na ustalonym poziomie, ograniczenie sprzedaży pasywnej na terytorium lub na rzecz grup klientów przypisanych innym dystrybutorom, ograniczenia sprzedaży aktywnej lub pasywnej użytkownikom końcowym na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną, ograniczenia możliwości sprzedaży części zamiennych niezależnym warsztatom przez dostawców oryginalnego wyposażenia). Także wszystkie cztery warianty zawierałyby pewne szczególne warunki wykluczające przywilej wyłączenia grupowego w odniesieniu do zakazów konkurowania obowiązujących przez dłużej niż pięć lat, zobowiązań uniemożliwiających autoryzowanym dystrybutorom sprzedaż produktów konkretnych dostawców, a także pewnych zakazów konkurowania obowiązujących po rozwiązaniu porozumienia.
11. Jednak istnieją pewne różnice między czterema wariantami.
12. **Wariant 1** zakłada utrzymanie stanu obecnego i charakteryzuje się szczególnie restrykcyjnym podejściem do rynku pierwotnego. Zawierałby on pewne klauzule odnoszące się do konkretnego sektora odbierające przywilej wyłączenia w przypadku zobowiązań ograniczających możliwość podzlecenia przez dystrybutorów usług naprawy; zobowiązań do jednomarkowości uniemożliwiających dystrybutorom sprzedaż do trzech konkurujących marek w jednym salonie sprzedaży, niezależnie od okresu ich obowiązywania; zobowiązań ograniczających dystrybutorom możliwość otwierania dodatkowych salonów sprzedaży lub przenoszenia ich umów dystrybucyjnych na innych dystrybutorów funkcjonujących w ramach tej samej sieci; nieprzestrzegania pewnych minimalnych okresów obowiązywania umów dystrybucyjnych lub minimalnych okresów wypowiedzenia oraz zobowiązań do poddania się arbitrażowi.
13. W wariantcie 1 przyznano by bardzo szerokie wyłączenie rynkowi produktów i usług po sprzedaży, obejmujące systemy dystrybucji selektywnej jakościowej niezależnie od wielkości udziału stron w rynku. Wszystkie takie porozumienia wpływające na konkurencję na rynku produktów i usług po sprzedaży uznawano by za zgodne z prawem, chyba że zawierałyby ograniczenia wymienione na „czarnej liście” (np. praktyki ograniczające dostęp niezależnych warsztatów do informacji technicznych, ograniczenia możliwości sprzedaży części zamiennych autoryzowanym warsztatom przez przedsiębiorstwa OES, ograniczenia możliwości sprzedaży części niezależnym warsztatom przez autoryzowane warsztaty, zobowiązania autoryzowanych warsztatów do prowadzenia także sprzedaży nowych pojazdów).

14. **Wariant 2** przewiduje umożliwienie wygaśnięcia przepisów odnoszących się do konkretnego sektora oraz stosowanie przepisów ogólnych dotyczących ograniczeń wertykalnych, obecnie ustanowionych rozporządzeniem (WE) nr 2790/1999. Chociaż aktualny projekt<sup>1</sup> rozporządzenia, które ma zastąpić rozporządzenie 2790/1999, zachowuje większość przepisów tego ostatniego, w tym wszystkie pięć ograniczeń ze względu na cel, to wprowadza także szereg udoskonaleń (m.in. próg na poziomie 30 % odnoszący się także do udziału kupującego w rynku oraz szczegółowe wytyczne dotyczące handlu elektronicznego), które jednak nie wpłynęłyby znacząco na analizę wariantu 2.
15. Wariant 2 odzwierciedlałby podejście, zgodnie z którym ograniczenia wertykalne mogą szkodzić konsumentowi jedynie w pewnych okolicznościach, zwłaszcza wtedy gdy konkurencja międzymarkowa zewnętrzna na rynku właściwym jest słaba, bariery wejścia na rynek są wysokie, a kontrahenci dysponują dużą władzą rynkową. Wariant ten oznaczałby więc znacznie mniej restrykcyjne podejście do rynku pierwotnego, na którym panuje duża konkurencja. Na przykład zakazy konkutowania wykluczano by jedynie wówczas, gdyby obowiązywały dłużej niż pięć lat i uniemożliwiały dystrybutorom prowadzenie sprzedaży drugiej marki. Wszelkie problemy polegające na zamykaniu dostępu do rynku eliminowano by korzystając z możliwości wycofania przywileju wyłączenia grupowego.
16. Wyłączenie obejmowałoby klauzule lokalizacji, natomiast zagadnienia „sprawiedliwości” umownej nie byłyby objęte dodatkowymi warunkami.
17. Na rynkach napraw i dystrybucji części zamiennych sieci producentów zazwyczaj posiadają udziały w rynku znacznie przekraczające jednolity próg udziałów w rynku na poziomie 30 % przewidziany w wariantie 2. Oznaczałoby to, że organy ochrony konkurencji mogłyby badać znacznie więcej potencjalnie szkodliwych dla konkurencji praktyk (w tym praktyk ograniczających dostęp niezależnych podmiotów do informacji technicznych lub oryginalnych części zamiennych lub części o porównywalnej jakości). Podejście to opierałoby się nie na ograniczeniach konkurencji „ze względu na cel” (a więc stosowaniu wykazu najpoważniejszych ograniczeń), lecz „ze względu na skutek” (tzn. wymagałoby empirycznych dowodów rzeczywistej lub potencjalnej szkody po stronie konsumenta).
18. **Wariant 3** rozwija wariant 2, uzupełniając go o wytyczne odnoszące się do konkretnego sektora, wyjaśniające sposób stosowania przepisów w omawianym sektorze. Wytyczne dotyczyłyby ograniczeń mających wpływ na konkurencję na rynkach napraw i dystrybucji części zamiennych (np. dostępności dla niezależnych podmiotów informacji technicznych dotyczących naprawy, dostępu do sieci autoryzowanych warsztatów, dostępu do części zamiennych konkurencyjnych marek), lecz zawierałyby także pewne wyjaśnienia dotyczące rynku pierwotnego.
19. **Wariant 4** również opiera się na wariantie 2, ale obejmuje przyjęcie bardziej precyzyjnego wyłączenia grupowego odnoszącego się do konkretnego sektora, które zawierałoby wszystkie przepisy dotyczące najpoważniejszych ograniczeń, mające na celu ochronę konkurencji na rynku produktów i usług po sprzedaży, aktualnie znajdujące się w rozporządzeniu 1400/2002.

---

<sup>1</sup> Wstępny projekt Komisja przyjęła w dniu 8 lipca 2009 r.

20. W gruncie rzeczy warianty 2-4 różnią się od wariantu 1 wzięciem pod uwagę innych warunków konkurencji panujących na rynku pierwotnym i na rynkach produktów i usług po sprzedaży. W konsekwencji przewidują one a) mniej restrykcyjne podejście w zakresie wyłączenia porozumień na wysoce konkurencyjnym rynku pierwotnym oraz b) węższe, oparte na jednolitym progu udziałów w rynku na poziomie 30 %, wyłączenie na rynkach produktów i usług po sprzedaży.

## 5. ANALIZA SKUTKÓW

21. Każdy wariant oceniono według czterech grup kryteriów. Pierwsza z nich dotyczy szczególnych celów polityki omówionych w części 3 powyżej i służy do oceny, w jakim stopniu dany wariant może zagwarantować skuteczną ochronę konkurencji.
22. Druga grupa kryteriów ekonomicznych służy do badania skutków każdego wariantu w odniesieniu do (i) przewidywanych kosztów zachowania zgodności z prawem ponoszonych przez przedsiębiorstwa, (ii) poziomów inwestycji MŚP i ich dostępu do finansowania, (iii) konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, (iv) korzyści odczuwanych przez konsumentów i gospodarstwa domowe.
23. Trzecią grupę kryteriów opracowano z zamiarem oceny prawdopodobnego wpływu poszczególnych wariantów na administrację publiczną z punktu widzenia (i) wykorzystania zasobów służących egzekwowaniu prawa oraz (ii) konsekwencji dla budżetu unijnego.
24. Ostatnia grupa odzwierciedla potencjalne skutki każdego wariantu dla (i) zatrudnienia i jakości pracy, (ii) bezpieczeństwa publicznego oraz (iii) zdrowia i środowiska.
25. Przewidywane skutki oceniono głównie w kategoriach jakościowych, za punkt wyjścia przyjmując scenariusz podstawowy (wariant 1); warianty 2-4 otrzymały oceny od minus trzy do plus trzy w odniesieniu do każdego kryterium. Zastosowano także modyfikatory, mające odzwierciedlić wagę każdego z kryteriów.

## **6. STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW**

26. Główne ustalenia poczynione w sprawozdaniu z oceny skutków streszczono poniżej.

### **6.1. Skutki gospodarcze: kryteria związane z ochroną efektywnej konkurencji**

27. Jeżeli chodzi o rozwiązywanie problemów dotyczących konkurencji, warianty 3 i 4 przyniosłyby w porównaniu z wariantem 1 poprawę, natomiast wariant 2 doprowadziłby do pogorszenia sytuacji.

28. W szczególności wariant 1 i 3 oceniono identycznie w odniesieniu do celu polegającego na ochronie konkurencji na rynku pierwotnym sprzedaży nowych pojazdów silnikowych, przy czym przewagę wariantu 1 stanowiło szczególne traktowanie zobowiązań do jednomarkowości, natomiast jego wadę – innowacja i różnorodność form dystrybucji. Wariant 2 i 4 wykazują gorszą skuteczność, szczególnie z powodu mniejszej pewności prawa co do tego, jak zostaną potraktowane niektóre ograniczenia w handlu równoległym.

29. Zarówno wariant 3, jak i 4 poprawiłyby obecny poziom ochrony konkurencji na rynkach produktów i usług po sprzedaży, umożliwiając precyzyjniejsze egzekwowanie prawa w odniesieniu do pewnych praktyk grożących zamknięciem dostępu do rynku niezależnym warsztatom (np. nadużywaniem gwarancji przez producentów pojazdów). Zapewniłyby jednocześnie utrzymanie ochrony przeciwko praktykom ograniczającym dostęp niezależnych podmiotów do informacji technicznych. Wariant 4 należy ocenić wyżej od wariantu 3 jeżeli chodzi o ochronę konkurencji na rynku części zamiennych. Z drugiej strony wariant 2 oferuje mniejszą pewność prawa co do tego, w jaki sposób egzekwowane będą reguły konkurencji w odniesieniu do ograniczeń dostępu do sieci autoryzowanych warsztatów oraz dostawy konkurencyjnych części zamiennych.

### **6.2. Pozostałe skutki gospodarcze**

30. Jeżeli chodzi o pozostałe skutki gospodarcze warianty 2-4 oceniono wyżej niż wariant podstawowy, przy czym wariant 2 osiągnął nieco gorsze wyniki niż warianty 3-4.

31. Wariant 3 zaklasyfikowano najwyżej z punktu widzenia skutków dla MŚP oraz kosztów zachowania zgodności z prawem ponoszonych przez przedsiębiorstwa. Dzięki zastosowaniu przepisów ogólnych, znacznie prostszych niż przepisy rozporządzenia (WE) nr 1400/2002, wariant 2 zmniejszyłby ryzyko poniesienia przez przedsiębiorstwa niepotrzebnych kosztów związanych z nadmiernym lub niewystarczającym dostosowaniem się do wymogów prawnych. Wariant 3 miałby przewagę nad wariantem 2, ponieważ oferowałby przedsiębiorstwom wskazówki dotyczące granic obszaru bezpieczeństwa, a tym samym zmniejszał koszty popełnienia błędów w tym zakresie i prowadzenia sporów sądowych. Wariant 4 uplasowałby się między wariantem 2 i 3, ponieważ z jednej strony zrezygnowano by z nazbyt skomplikowanych reguł dotyczących rynku pierwotnego, lecz z drugiej powstałby częściowy brak pewności prawa. Można by się również spodziewać zmniejszenia kosztów popełnienia błędów i prowadzenia sporów sądowych w stopniu porównywalnym z wariantem 3.

32. Żaden z wariantów nie wpłynąłby znacznie na pozycję MŚP lub promocję przedsiębiorczości. Warianty 3 i 4 wywarłyby pozytywny skutek na dostęp do niezbędnych elementów wyjściowych, takich jak części zamienne i informacje techniczne. W wariantcie 3 odniesiono by się do nowych problemów, które mogą wpływać na MŚP prowadzące niezależne warsztaty, takich jak nadużycie gwarancji przez producentów samochodów, natomiast wariant 4 sprawdziłby się nieco lepiej w odniesieniu do poprawy dostępu do części zamiennych.
33. Oferując bardziej elastyczne reguły, warianty 2-4 umożliwiłyby wykorzystanie wyłączenia grupowego w stosunku do większej liczby umów dystrybucyjnych, a tym samym dałyby producentom więcej przestrzeni do manewrów w zmieniających się warunkach ekonomicznych i poprawiłyby ogólną konkurencyjność przemysłu samochodowego w UE.
34. Wydaje się mało prawdopodobne, żeby warianty 2-4 miały stworzyć bariery wejścia na rynek konkurujących producentów. Także korzyści płynące z dystrybucji wielu marek w jednym salonie sprzedaży byłyby słabo odczuwalne przez konsumentów. Warianty 2-4 doprowadziłyby do zwiększenia wyboru warsztatów oferowanego konsumentom, ponieważ po ich wprowadzeniu w życie Komisji byłoby łatwiej badać praktyki niosące ze sobą ryzyko zamknięcia niezależnym warszatom dostępu do rynku. Wariant 4 miałby przewagę nad wariantami 2 i 3, ponieważ obejmowałby także przepisy dotyczące najpoważniejszych ograniczeń, dzięki którym autoryzowane warsztaty mogłyby oferować konsumentom większy wybór części zamiennych.

### **6.3. Wpływ na administrację publiczną**

35. Warianty 2-4 oceniono z punktu widzenia administracji publicznej wyżej niż wariant podstawowy, ponieważ warianty te umożliwiłyby większe skupienie zasobów na najpoważniejszych naruszeniach unijnych reguł konkurencji.
36. Wariant 3 zaklasyfikowano najwyżej, jako że wydanie wytycznych zapobiegłoby wątpliwościom co do sposobu rozstrzygania na gruncie przepisów ogólnych pewnych kwestii właściwych sektorowi pojazdów silnikowych. Skutki wiążące się z wariantem 4 byłyby także w umiarkowanym stopniu lepsze niż te wywoływane przez scenariusz podstawowy, ponieważ wariant 4 pozwoliłby Komisji na skupienie działań zapewniających zgodność z prawem na bardziej problematycznych zagadnieniach rynku produktów i usług po sprzedaży.
37. Warianty 2-4 nie miałyby wpływu na budżet Wspólnoty, jako że ewentualne grzywny wpłacane dzięki lepszemu egzekwowaniu prawa oznaczałyby tylko obniżenie składek państw członkowskich.

### **6.4. Skutki dla społeczeństwa i środowiska**

38. Jeżeli chodzi o skutki dla społeczeństwa i środowiska, warianty 3 i 4 stanowiłyby postęp w porównaniu ze scenariuszem podstawowym. Wszystkie warianty mogłyby mieć tylko ograniczony wpływ na zatrudnienie, biorąc pod uwagę luźny związek między zmianą struktury prawa konkurencji a ewentualnymi zmianami liczby pracowników zatrudnionych przy sprzedaży pojazdów silnikowych i świadczeniu usług po sprzedaży.

39. Warianty 3 i 4 mogłyby poprawić bezpieczeństwo publiczne i pomóc w zmniejszeniu zanieczyszczeń, w szczególności dzięki ułatwieniu dostępu do informacji technicznych.

## **7. ZALECANY WARIANT**

40. Ocena skutków wykazała, że wariant 3 oferuje największe szanse osiągnięcia zidentyfikowanych celów i wydaje się być najlepszym scenariuszem z punktu widzenia realizacji ogólnego celu zapewnienia równowagi między skutecznym nadzorem nad rynkami a potrzebą uproszczenia kontroli administracyjnej oraz obniżenia kosztów zachowania zgodności z prawem. Prowadzi on także do realizacji celów odnoszących się do konkretnego sektora i wywołuje najkorzystniejsze skutki z perspektywy wszystkich pozostałych kryteriów oceny. Jednakże wariant 4 znalazł się w ogólnej klasyfikacji całkiem blisko wariantu 3. Dlatego nie można stwierdzić kategorycznie, że wariant 3 przyniósłby lepsze skutki niż wariant 4. Każdy z wariantów miałby pozytywny wpływ na konkurencję, a w ostatecznym rozrachunku na konsumentów.

## **8. MONITOROWANIE I OCENA**

41. Po przyjęciu komunikatu określającego podstawowe założenia przyszłej struktury prawa konkurencji znajdującego zastosowanie w sektorze pojazdów silnikowych Komisja będzie kontynuowała proces konsultacji z podmiotami zainteresowanymi z sektora prywatnego i z instytucjami, a także z ekspertami, a następnie wystąpi z projektem struktury prawnej.