

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

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

(Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy				
	nr	strona	data	
► <u>A1</u>	Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej	L 236	33	23.9.2003



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

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady nr 19/65/EWG z dnia 2 marca 1965 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych ⁽¹⁾, ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1215/1999 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 1,

po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia ⁽³⁾,

po konsultacjach z Komitetem Doradczym ds. Porozumień Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominującej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Doświadczenie zdobyte w sektorze motoryzacyjnym dotyczące dystrybucji nowych pojazdów silnikowych, części zapasowych i usług posprzedażnych, umożliwia określenie kategorii porozumień wertykalnych, które mogą być traktowane jako w pełni spełniające warunki ustanowione w art. 81 ust. 3.
- (2) To doświadczenie prowadzi do wniosku, iż zasady ściślejsze niż te przewidziane w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2790/1999 z dnia 22 grudnia 1999 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych ⁽⁴⁾ są niezbędne w tym sektorze.
- (3) Te ściślejsze zasady zwolnień w zależności od kategorii (dalej zwanych „zwolnieniami”), powinny stosować się do porozumień wertykalnych dotyczących nabywania lub sprzedaży nowych pojazdów silnikowych, porozumień wertykalnych dotyczących nabywania lub sprzedaży części zapasowych do pojazdów silnikowych oraz porozumień wertykalnych dotyczących nabywania i sprzedaży usług naprawczych i serwisowych takich pojazdów w przypadku gdy takie porozumienia zawarte są między niekonkurującymi przedsiębiorstwami, między niektórymi konkurentami lub między niektórymi stowarzyszeniami sprzedawców detalicznych lub osób zajmujących się naprawami. Obejmuje to porozumienia wertykalne zawierane między dystrybutorem działającym na poziomie sprzedaży detalicznej lub mającymi autoryzację osobami zajmującymi się naprawami i innym, także dalszym dystrybutorem lub osobami zajmującymi się naprawami. Niniejsze rozporządzenie powinno również stosować się do tych porozumień wertykalnych, które zawierają przepisy dodatkowe, odnoszące się do przeniesienia praw własności intelektualnej lub ich wykorzystania. Pojęcie „porozumienie wertykalne” powinno być określone odpowiednio, aby obejmowało zarówno takie porozumienia jak i odpowiednie praktyki uzgodnione.
- (4) Zwolnienie powinno być ograniczone do porozumień wertykalnych, dla których można przyjąć z wystarczającą pewnością, iż spełniają warunki art. 81 ust. 3.
- (5) Porozumienia wertykalne, podlegające kategoriom określonym w niniejszym rozporządzeniu, mogą poprawić wydajność gospodarczą w łańcuchu produkcji lub dystrybucji poprzez umożliwienie lepszej koordynacji między uczestniczącymi przedsiębiorstwami; w szczególności, mogą one prowadzić do ograni-

⁽¹⁾ Dz.U. 36 z 6.3.1965, str. 533/65.

⁽²⁾ Dz.U. L 148 z 15.6.1999, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. C 67 z 16.3.2002, str. 2.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 336 z 29.12.1999, str. 21.

▼B

czenia kosztów transakcyjnych i dystrybucyjnych ponoszonych przez strony oraz do optymalizacji ich poziomów sprzedaży i inwestycji.

- (6) Prawdopodobieństwo, że takie poprawiające wydajność skutki będą przeważać nad wszelkimi skutkami antykonkurencyjnymi, wynikającymi z ograniczeń zawartych w porozumieniach wertykalnych, zależy od siły rynkowej, jaką posiada dane przedsiębiorstwo i tym samym od zakresu, do jakiego te przedsiębiorstwa są w stanie sprostać konkurencji ze strony innych dostawców towarów lub usług, które z punktu widzenia nabywcy postrzegane są jako zamiennie lub substytucyjne, z uwagi na cechy produktu, cenę lub zamierzone zastosowanie.
- (7) Progi, oparte na udziale rynkowym, powinny być wyznaczone w celu odzwierciedlenia siły rynkowej dostawcy. Ponadto, to specyficzne dla tego sektora rozporządzenie powinno zawierać ściślejsze zasady, niż te, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 2790/1999, w szczególności w odniesieniu do dystrybucji selektywnej. Progi, poniżej których można przyjąć, iż korzyści zapewnione przez porozumienia wertykalne przeważają nad ich ograniczającymi skutkami, powinny zmieniać się w zależności od cech różnych rodzajów porozumień wertykalnych. Można zatem przyjąć, iż ogólnie porozumienia wertykalne dają takie korzyści w przypadku gdy dostawca, którego to dotyczy, posiada udział rynkowy do 30 % rynku dystrybucji nowych pojazdów silnikowych lub części zapasowe, albo do 40 % w przypadku gdy do sprzedaży nowych pojazdów silnikowych stosuje się ilościową dystrybucję selektywną. W odniesieniu do usług posprzedażnych można przyjąć, iż ogólnie porozumienia wertykalne, przez które dostawca ustala kryteria, według których mające jego autoryzację osoby zajmujące się naprawami muszą dokonywać napraw lub świadczyć usługi zachowania sprawności odnośnie do pojazdów silnikowych danej marki, a także wyposaża je w sprzęt oraz prowadzi szkolenie dla umożliwienia świadczenia takich usług, przynoszą takie korzyści, w przypadku gdy sieć autoryzowanych warsztatów danego dostawcy ma udziały rynkowe do 30 %. Jednakże w przypadku porozumień wertykalnych zawierających zobowiązania wyłączności dostaw, właściwy do określenia ogólnych skutków takiego porozumienia wertykalnego na rynku jest udział rynkowy nabywcy.
- (8) Powyżej tych progów udziału rynkowego nie można zakładać, iż porozumienia wertykalne objęte zakresem art. 81 ust. 1, będą przeważnie powodować obiektywne korzyści o takim charakterze i rozmiarze, aby mogły one skompensować szkody, jakie stwarzają dla konkurencji. Jednakże korzyści takich można oczekiwać w przypadku jakościowej dystrybucji selektywnej, niezależnie od udziału rynkowego dostawcy.
- (9) W celu uniemożliwienia dostawcy rozwiązywania porozumienia, gdy dystrybutor lub osoba zajmująca się naprawami podejmie zachowanie prokonkurencyjne, takie jak aktywna lub pasywna sprzedaż konsumentom zagranicznym, prowadzenie napraw i świadczenie usług w zakresie pojazdów wielu marek lub zlecanie napraw innym osobom lub usług przeglądowych, każde wypowiedzenie porozumienia musi jednoznacznie na piśmie podawać przyczyny, które muszą być obiektywne i przejrzyste. Ponadto, w celu wzmocnienia niezależności dystrybutorów i osób zajmujących się naprawą od ich dostawców, minimalny okres wypowiedzenia powinien być zapewniony w przypadku nieodnowienia porozumień zawartych na czas określony oraz rozwiązywania umów zawartych na czas nieokreślony.
- (10) W celu sprzyjania integracji rynku oraz umożliwienia dystrybutorom i osobom zajmującym się naprawami mającym autoryzację, wykorzystywania dodatkowych możliwości gospodarczych, należy pozwolić dystrybutorom i osobom zajmującym się naprawami mającym autoryzację na nabywanie innych przedsiębiorstw tego samego rodzaju, prowadzących sprzedaż lub naprawę pojazdów silnikowych tej samej marki w ramach

▼B

systemu dystrybucji. W tym celu każde porozumienie wertykalne między dostawcą i dystrybutorem lub osobą zajmującą się naprawami mającą autoryzację musi przyznawać temu ostatniemu prawo przenoszenia wszelkich jego praw i zobowiązań jakiegokolwiek, dowolnie wybranemu przez niego, przedsiębiorstwu tego samego rodzaju, które sprzedaje lub naprawia pojazdy silnikowe tej samej marki w ramach systemu dystrybucji.

- (11) W celu sprzyjania szybkiemu rozwiązywaniu sporów, powstających między stronami porozumień dystrybucyjnych i które mogłyby w przeciwnym wypadku utrudniać efektywną konkurencję, porozumienia powinny jedynie korzystać ze zwolnień, jeśli przewidują one dla każdej strony prawo odwołania się do niezależnego eksperta lub arbitra, w szczególności w przypadku gdy nastąpiło wypowiedzenie porozumienia.
- (12) Niezależnie od udziału rynkowego przedsiębiorstw, których to dotyczy, niniejsze rozporządzenie nie obejmuje porozumień wertykalnych, zawierających niektóre rodzaje zakazów szczególnie antykonkurencyjnych (ograniczeń podstawowych), które ogólnie odczuwalnie ograniczają konkurencję nawet przy niskim poziomie udziałów rynkowych i które nie są niezbędne do osiągnięcia pozytywnych skutków, określonych wyżej. Dotyczy to w szczególności porozumień wertykalnych, zawierających takie ograniczenia, jak minimalne lub stałe ceny odsprzedaży, a także, z pewnymi wyjątkami, ograniczenia odnośnie do obszaru, na którym, lub klientów, którym dystrybutor lub osoba zajmująca się naprawami może sprzedawać towary lub usługi stanowiące przedmiot umowy. Takie porozumienia nie powinny korzystać ze zwolnień.
- (13) Niezbędne jest zapewnienie, aby efektywna konkurencja wewnątrz wspólnego rynku oraz między dystrybutorami, usytuowanymi w różnych Państwach Członkowskich nie była ograniczana w przypadku gdy dostawca stosuje dystrybucję selektywną na niektórych rynkach, a inne formy dystrybucji na innych. W szczególności, porozumienia o selektywnej dystrybucji, które ograniczają sprzedaż pasywną jakiegokolwiek ostatecznemu użytkownikowi lub nieautoryzowanemu dystrybutorowi, działającemu na rynkach, na których ustanowiono obszar wyłączności, powinny zostać wyłączone ze zwolnienia, dotyczy to również tych porozumień o selektywnej dystrybucji, które ograniczają sprzedaż pasywną grupom klientów, którzy zostali przydzieleni na zasadzie wyłączności innym dystrybutorom. Zwolnienie powinno być również uchylone wobec porozumień dotyczących wyłącznej dystrybucji, jeśli ogranicza się w nich pasywną lub aktywną sprzedaż jakiegokolwiek użytkownikowi ostatecznemu lub nieautoryzowanemu dystrybutorowi usytuowanemu na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną.
- (14) Prawo każdego dystrybutora do pasywnej, lub tam, gdzie ma to znaczenie, aktywnej sprzedaży nowych pojazdów silnikowych użytkownikom ostatecznym, powinno obejmować prawo do sprzedaży takich pojazdów użytkownikom ostatecznym, którzy upoważnili pośrednika lub agenta dokonującego zakupu w celu odsprzedaży, przyjęcia dostawy, przewozu lub przechowania nowego pojazdu silnikowego w swoim imieniu.
- (15) Prawo każdego dystrybutora do sprzedaży nowych pojazdów silnikowych lub części zapasowych lub jakiegokolwiek autoryzowanego warsztatu do pasywnej sprzedaży usług naprawczych i przeglądowych dowolnemu użytkownikowi ostatecznemu, lub tam, gdzie ma to znaczenie, do ich sprzedaży aktywnej, powinno obejmować prawo do wykorzystywania Internetu lub odpowiednich stron internetowych.
- (16) Ograniczenia nakładane przez dostawców na sprzedaż, dokonywaną przez ich dystrybutorów użytkownikom ostatecznym w innym Państwie Członkowskim, na przykład w przypadku gdy wynagrodzenie dystrybutora lub cena nabycia jest uzależniona od przeznaczenia pojazdów lub od

▼B

miejsca zamieszkania użytkownika ostatecznego, równają się pośredniemu ograniczeniu sprzedaży. Inne przykłady pośrednich ograniczeń sprzedaży obejmują kontyngenty oparte na obszarze sprzedaży innym niż wspólny rynek, niezależnie od tego, czy powiązane jest to z celami sprzedaży. Systemy premiowe oparte na miejscu przeznaczenia pojazdów lub jakiegokolwiek inna forma dyskryminowania dostaw produktów dystrybutorom, czy to w przypadku niedoboru towaru lub innych, także równa się pośredniemu ograniczeniu sprzedaży.

- (17) Porozumienia wertykalne, które nie zobowiązują osób zajmujących się naprawami mających autoryzację, w ramach systemu dystrybucyjnego dostawcy do uznawania gwarancji, wykonywania bezpłatnego serwisu oraz prac związanych z usuwaniem wad fabrycznych w odniesieniu do każdego pojazdu silnikowego nabytego na wspólnym rynku równają się pośredniemu ograniczeniu sprzedaży i nie powinny korzystać ze zwolnienia. To zobowiązanie jest bez uszczerbku dla prawa dostawcy pojazdów silnikowych do zobowiązania dystrybutora, aby upewnił się w odniesieniu do nowych, sprzedanych przez niego pojazdów silnikowych, że gwarancje są uznawane oraz że bezpłatny serwis i prace związane z usuwaniem wad fabrycznych zostaną wykonane albo przez dystrybutora, albo, w przypadku udzielenia zlecenia ich wykonania innym osobom przez osoby zajmujące się naprawami mające autoryzację, którym wykonywanie takich usług zostało zlecone. W tych przypadkach, jeśli powyższe zobowiązania nie zostały dobrze wypełnione przez osoby zajmujące się naprawami mające autoryzację, któremu dystrybutor zlecił te usługi, konsumenci powinni móc zwrócić się do dystrybutora. Ponadto, w celu umożliwienia dystrybutorom sprzedaży pojazdów silnikowych użytkownikom ostatecznym na całym obszarze wspólnego rynku, zwolnienie powinno być stosowane jedynie wobec takich porozumień dystrybucyjnych, które wymagają, aby osoby zajmujące się naprawami w ramach sieci dostawcy dokonywały usług naprawczych i przeglądowych w odniesieniu do towarów objętych umową i odpowiednich towarów, niezależnie od tego, gdzie te towary zostały sprzedane na wspólnym rynku.
- (18) Na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną, zwolnienie powinno być stosowane w odniesieniu do zakazu nakładanego na dystrybutora, dotyczącego funkcjonowania poza dodatkowym miejscem prowadzenia działalności, w którym jest on dystrybutorem pojazdów innych niż samochody osobowe lub lekkie pojazdy przeznaczone do celów gospodarczych. Jednakże nie powinno się uchylać tego zakazu, jeśli ogranicza rozwój działalności gospodarczej dystrybutora w autoryzowanym miejscu prowadzenia działalności, przez na przykład ograniczanie rozwoju lub nabywania infrastruktury niezbędnej do umożliwienia wzrostu wielkości sprzedaży, w tym wzrostu spowodowanego sprzedażą przez internet.
- (19) Niewłaściwe byłoby zwolnienie jakiegokolwiek porozumienia wertykalnego, które ogranicza sprzedaż oryginalnych części zapasowych lub części zapasowych porównywalnej jakości przez uczestników systemu dystrybucyjnego niezależnym osobom zajmującym się naprawami, które wykorzystują je do świadczenia usług naprawczych lub przeglądowych. Bez dostępu do takich części zapasowych, te niezależne osoby zajmujące się naprawami nie byłyby w stanie efektywnie konkurować z mającymi autoryzację osobami zajmującymi się naprawami, gdyż nie mogłyby świadczyć klientom usług wysokiej jakości, które z kolei przyczyniają się do bezpiecznego i niezawodnego funkcjonowania pojazdów silnikowych.
- (20) W celu przyznania użytkownikom ostatecznym prawa do nabycia nowych pojazdów silnikowych posiadających specyfikacje identyczne do tych sprzedawanych w każdym innym Państwie Członkowskim, od jakiegokolwiek dystrybutora sprzedającego odpowiednie modele i mającego siedzibę lub miejsce zamieszkania we wspólnym rynku, zwolnienie powinno być stosowane wyłącznie

▼B

do porozumień wertykalnych, umożliwiających dystrybutorowi zamawianie, przechowywanie i sprzedaż wszelkich takich pojazdów, które odpowiadają modelowi określone w umowie. Dyskryminujące lub obiektywnie nieuzasadnione warunki dostaw, w szczególności te dotyczące terminów dostaw lub cen, stosowane przez dostawcę do odpowiednich pojazdów, mają być uznawane za ograniczenie możliwości dystrybutora do sprzedaży takich pojazdów.

- (21) Pojazdy silnikowe są drogimi i technicznie złożonymi dobrami ruchomymi, które wymagają napraw i przeglądów w regularnych i nieregularnych odstępach czasu. Jednakże nie jest konieczne, aby dystrybutorzy nowych pojazdów silnikowych również sami dokonywali napraw i przeprowadzali przeglądy. Uzasadnione interesy dostawców i użytkowników ostatecznych mogą zostać w pełni zaspokojone, jeśli dystrybutor zleci owe usługi, w tym także uznawanie gwarancji, bezpłatny serwis i prace związane z usuwaniem wad fabrycznych osobom zajmującym się naprawami lub większej liczbie takich osób w ramach systemu dystrybucyjnego dostawcy. Właściwe jest jednakże ułatwienie dostępu do usług naprawczych oraz przeglądów. Dostawca może, zatem wymagać od dystrybutorów, którzy zlecieli usługi naprawcze i przeglądy jednemu lub więcej osobom zajmującym się naprawami, aby podawali użytkownikom ostatecznym nazwę i adres warsztatu lub warsztatów. Jeśli żadna z tych osób zajmujących się naprawami nie znajduje się w pobliżu punktu sprzedaży, dostawca może również wymagać, aby dystrybutor oznajmił użytkowników ostatecznych jak daleko od punktu sprzedaży znajduje się warsztat lub warsztaty. Jednakże dostawca może jedynie nałożyć taki obowiązek, jeżeli nakłada również podobne obowiązki na dystrybutorów, których własny warsztat nie jest w tym samym miejscu, w którym punkt sprzedaży.
- (22) Ponadto, nie jest konieczne, aby w celu należytego świadczenia usług naprawczych i dokonywania przeglądów osoby zajmujące się naprawami mające autoryzację również sprzedawały nowe pojazdy silnikowe. Zwolnienie nie powinno, zatem obejmować porozumień wertykalnych, zawierających jakikolwiek, bezpośredni lub pośredni, obowiązek lub zachętę, które prowadzą do powiązania działalności sprzedaży i serwisu, lub, które uzależniają wykonanie jednej z tych działalności od wykonania drugiej; jest to w szczególności przypadek, gdy wynagrodzenie dystrybutora lub mających autoryzację osób zajmujących się naprawami w odniesieniu do nabycia lub sprzedaży towarów lub usług niezbędnych do wykonywania jednej działalności zostaje uzależnione od nabycia lub sprzedaży towarów lub usług dotyczących innej działalności, lub, gdy wszystkie takie towary lub usługi są skomasowane bez rozróżnienia w jednym systemie wynagradzania i rabatów.
- (23) W celu zapewnienia skutecznej konkurencji na rynku napraw i przeglądów oraz w celu umożliwienia mającym autoryzację osobom zajmującym się naprawami oferowania użytkownikom ostatecznym konkurencyjnych części zapasowych, takich jak oryginalne części zapasowe i części zapasowe o porównywalnej jakości, zwolnienie nie powinno obejmować porozumień wertykalnych, które ograniczają możliwości w ramach systemu dystrybucji producenta pojazdów, niezależnych dystrybutorów części zapasowych, niezależnych osób zajmujących się naprawami lub użytkowników ostatecznych zaopatrywania się w części zapasowe od producenta takich części zapasowych lub od innych stron trzecich, według ich wyboru. Nie wpływa to na odpowiedzialność producenta części zapasowych na podstawie prawa cywilnego.
- (24) Ponadto, w celu umożliwienia mającym autoryzację oraz niezależnym osobom zajmującym się naprawami oraz użytkownikom ostatecznym zidentyfikowania producenta podzespołów lub części zapasowych do pojazdów silnikowych oraz dokonywania wyboru między konkurencyjnymi częściami zapasowymi, zwolnienia nie

▼B

powinny obejmować porozumień, na mocy których producent pojazdów silnikowych ogranicza możliwości producenta podzespołów lub oryginalnych części zapasowych do umieszczania swojego znaku towarowego lub znaku firmowego na tych częściach w sposób skuteczny i widoczny. Ponadto, w celu ułatwienia dokonywania tego wyboru oraz sprzedaży części zapasowych, które zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami oraz normami produkcyjnymi i jakościowymi, dostarczonymi przez producenta pojazdów do celów produkcji podzespołów lub części zapasowych, przyjmuje się, że części zapasowe stanowią oryginalne części zapasowe, jeżeli producent części zapasowych wystawi zaświadczenie, że te części są takiej samej jakości, jak podzespoły stosowane do montażu pojazdów silnikowych oraz że zostały wyprodukowane zgodnie z tymi specyfikacjami i normami. Inne części zapasowe, dla których producent części zapasowych może w każdej chwili wystawić certyfikat potwierdzający, że jakościowo dorównują one podzespołom używanym do montażu określonego pojazdu silnikowego, mogą być sprzedawane jako części zapasowe o porównywalnej jakości.

- (25) Zwolnienie nie powinno obejmować tych porozumień wertykalnych, które ograniczają korzystanie mających autoryzację osób zajmujących się naprawami z części zapasowych o porównywalnej jakości do naprawy lub przeglądu pojazdu silnikowego. Jednakże ze względu na bezpośrednie, umowne zaangażowanie producentów pojazdów w naprawy gwarancyjne, bezpłatny serwis oraz prace związane z usuwaniem wad fabrycznych, porozumienia zawierające zobowiązanie mających autoryzację osób zajmujących się naprawami do korzystania z oryginalnych części zapasowych, dostarczanych przez producenta pojazdów tym osobom, powinny zostać objęte zwolnieniem.
- (26) W celu ochrony efektywnej konkurencji na rynku usług naprawczych i przeglądowych oraz w celu uniknięcia wyeliminowania niezależnych osób zajmujących się naprawami, producenci pojazdów silnikowych powinni umożliwić wszystkim zainteresowanym, niezależnym podmiotom pełny dostęp do wszelkich informacji technicznych, diagnostyki i innego wyposażenia, narzędzi, w tym wszelkie właściwe oprogramowanie, a także do szkoleń, wymaganych do przeprowadzania napraw i przeglądów pojazdów silnikowych. Do niezależnych podmiotów, którym należy zapewnić taki dostęp, zalicza się w szczególności niezależne osoby zajmujące się naprawami, producentów narzędzi lub sprzętu do napraw, wydawców informacji technicznych, kluby automobilowe, świadczących pomoc drogową, świadczących usługi kontrolne i badawcze oraz świadczących usługi szkoleniowe dla osób zajmujących się naprawami. W szczególności, warunki dostępu nie mogą wprowadzać dyskryminacji między podmiotami autoryzowanymi i niezależnymi, dostęp musi być przyznany na żądanie i bez zbędnej zwłoki, a opłata pobierana za udostępnienie takich informacji nie powinna zniechęcać do dostępu do nich, w drodze nieuwzględnienia zakresu, w jakim niezależne podmioty korzystają z nich. Dostawca pojazdów silnikowych powinien być zobowiązany do udostępnienia niezależnym operatorom informacji technicznej dotyczącej nowych pojazdów silnikowych jednocześnie z udostępnianiem takiej informacji mającym jego autoryzację osobom zajmującym się naprawami, a także nie może zobowiązać niezależnego podmiotu do nabycia innych informacji, niż niezbędne do realizacji danych prac. Dostawcy powinni być zobowiązani do udostępniania informacji technicznych, niezbędnych do przeprogramowywania urządzeń elektronicznych w pojazdach silnikowych. Uzasadnione i właściwe jest jednakże wstrzymanie dostępu do informacji technicznych, które mogłyby pozwolić stronom trzecim obejść lub unieszkodliwić pokładowe urządzenia antywłamaniowe, przekalibrować urządzenia elektroniczne lub manipulować w urządzeniach, które na przykład pozwalają na ograniczenie prędkości pojazdu silnikowego, chyba że ochrona antywłamaniowa, ochrona przed przekalibrowaniem i manipulowaniem może zostać zapewniona

▼B

przy użyciu innych, mniej restrykcyjnych środków. Prawa własności intelektualnej oraz prawa dotyczące know-how, w tym te prawa, które odnoszą się do wyżej wymienionych urządzeń, muszą być wykorzystywane w sposób, który pozwala uniknąć wszelkiego rodzaju nadużyć.

- (27) W celu zapewnienia dostępu oraz zapobieżenia zmonopolizacji odpowiednich rynków oraz w celu umożliwienia dystrybutorom sprzedaży pojazdów marek, pochodzących od dwóch lub więcej producentów, które nie są przedsiębiorstwami powiązanymi do zwolnień, dołączane są określone warunki szczególne. W tym celu nie należy przyznawać zwolnień w przypadku istnienia zakazów konkurencji. W szczególności, z zastrzeżeniem możliwości dostawcy zobowiązania dystrybutora do prezentowania pojazdów w salonie sprzedaży w obszarach wyznaczonych dla poszczególnych marek tak, aby uniknąć ich pomylenia, żaden zakaz odnoszący się do sprzedaży marek konkurencyjnych nie powinien zostać objęty zwolnieniem. To samo stosuje się do obowiązku prezentowania pełnego asortymentu pojazdów silnikowych, jeśli uniemożliwia to lub nadmiernie utrudnia sprzedaż albo prezentowanie pojazdów wyprodukowanych przez przedsiębiorstwa niepowiązane ze sobą. Ponadto, zobowiązanie do zatrudnienia sprzedawców, wyspecjalizowanych w danej marce uznawane jest za pośredni zakaz konkurencji i dlatego nie może zostać objęte zwolnieniem, chyba że dystrybutor zdecyduje się na zatrudnienie sprzedawców, wyspecjalizowanych w określonej marce, a dostawca poniesie wszelkie dodatkowe koszty z tym związane.
- (28) W celu zapewnienia, aby osoby zajmujące się naprawami były w stanie przeprowadzać naprawy lub dokonywać przeglądów wszystkich pojazdów silnikowych, zwolnienie nie powinno być stosowane do jakichkolwiek zobowiązań ograniczających zdolność osób zajmujących się naprawami pojazdów silnikowych do świadczenia usług naprawczych lub przeglądów marek konkurujących dostawców.
- (29) Dodatkowo, szczególne warunki są wymagane, aby wykluczyć niektóre ograniczenia z zakresu zwolnienia, nakładane czasami w kontekście systemu dystrybucji selektywnej. Stosuje się to w szczególności do zobowiązań, które skutkują powstrzymaniem się uczestników systemu dystrybucji selektywnej od sprzedaży marek określonych konkurujących dostawców, co łatwo mogłoby doprowadzić do wyeliminowania niektórych marek. Dodatkowe warunki są niezbędne w celu wspierania konkurencji między markami i integracji rynkowej na wspólnym rynku, tworzenia możliwości dla dystrybutorów i mających autoryzację osób zajmujących się naprawami, zamierzających prowadzić działalność gospodarczą poza swoim miejscem prowadzenia działalności oraz do stworzenia warunków, które będą sprzyjać rozwojowi działalności dystrybutorów wielu marek. W szczególności, nie powinno podlegać zwolnieniu ograniczanie działania poza wyznaczonym miejscem prowadzenia działalności, nakładane na dystrybucję samochodów osobowych i lekkich pojazdów przeznaczonych do celów gospodarczych lub na świadczenie usług naprawczych i przeglądów. Dostawca może wymagać dodatkowych punktów sprzedaży lub punktów dostaw dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów przeznaczonych do celów gospodarczych, lub warsztatów, spełniających odpowiednie kryteria jakościowe, stosowane do podobnych punktów sprzedaży, znajdujących się w tym samym obszarze geograficznym.
- (30) Zwolnienie nie powinno być stosowane do ograniczeń, zmniejszających możliwości dystrybutora do sprzedaży usług leasingu dla pojazdów silnikowych.
- (31) Ograniczenia dotyczące udziałów rynkowych, fakt, że niektóre porozumienia wertykalne nie są objęte zwolnieniami oraz warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, powinny zwykle zapewnić, aby porozumienia, do których stosuje się zwolnienia,

▼B

nie umożliwiły uczestniczącym przedsiębiorstwom zlikwidować konkurencji w odniesieniu do istotnej części danych towarów i usług.

- (32) W szczególnych przypadkach, w których porozumienia, które w przeciwnym razie korzystałyby ze zwolnienia, a mimo to mają skutki niezgodne z art. 81 ust. 3, Komisja jest uprawniona do cofnięcia zwolnienia; do takiej sytuacji może dojść w szczególności w przypadku gdy kupujący posiada znaczącą siłę rynkową na rynku właściwym, na którym odsprzedaże towary lub świadczy usługi, albo w przypadku gdy równoległe sieci porozumień wertykalnych mają podobny skutek, który w znacznie ogranicza dostęp do rynku właściwego lub konkurencję na tym rynku; takie skumulowane skutki mogą na przykład powstać w przypadku dystrybucji selektywnej. Komisja może również cofnąć zwolnienie, jeżeli konkurencja na rynku jest znacznie ograniczana wskutek obecności dostawcy, mającego siłę rynkową lub, jeżeli ceny i warunki dostaw do dystrybutorów pojazdów silnikowych istotnie różnią się między rynkami geograficznymi. Komisja może również cofnąć zwolnienie, jeżeli na dostawy towarów odpowiadających zakresowi umowy są stosowane dyskryminujące ceny lub warunki sprzedaży albo nieuzasadnione wysokie dopłaty, takie jak te ponoszone w przypadku zakupu pojazdów przystosowanych do ruchu lewostronnego.
- (33) Rozporządzenie nr 19/65/EWG uprawnia władze krajowe Państw Członkowskich do cofnięcia zwolnienia w odniesieniu do porozumień wertykalnych, mających skutki niezgodne z warunkami ustanowionymi w art. 81 ust. 3 w przypadku gdy takie skutki są odczuwalne na ich terytorium lub na jego części oraz w przypadku gdy takie terytorium posiada cechy odmiennego rynku geograficznego; wykonanie tego krajowego prawa do cofnięcia nie powinno naruszać jednolitego stosowania na całym obszarze wspólnego rynku wspólnotowych reguł konkurencji lub dla całościowego skutku środków przyjętych przy wykonywaniu tych przepisów.
- (34) W celu umożliwienia lepszego nadzoru nad równoległymi sieciami porozumień wertykalnych, mającymi podobne, ograniczające skutki, i które obejmują powyżej 50 % danego rynku, Komisja powinna mieć prawo zadeklarowania, że zwolnienie niestosowane do porozumień wertykalnych, zawierających szczególne ograniczenia odnoszące się do rynku, którego to dotyczy, i tym samym przywrócić pełne stosowanie art. 81 ust. 1 do takich porozumień.
- (35) Zwolnienie powinno być udzielone z zastrzeżeniem stosowania przepisów art. 82 Traktatu, dotyczącego nadużywania przez przedsiębiorstwo pozycji dominującej.
- (36) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1475/95 z dnia 28 czerwca 1995 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień dotyczących dystrybucji i serwisowania pojazdów silnikowych ⁽¹⁾ jest stosowane do dnia 30 września 2002 r. W celu przyznania wszystkim podmiotom czasu na przystosowanie porozumień wertykalnych, które są zgodne z tym rozporządzeniem, a które nadal obowiązują w chwili, gdy zwolnienie przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wygasa, właściwe jest, aby takie porozumienia korzystały z okresu przejściowego do dnia 1 października 2003 r., w trakcie którego powinny one być wyłączone z zakazu ustanowionego w art. 81 ust. 1 na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (37) W celu umożliwienia wszystkim podmiotom w ramach systemu ilościowej dystrybucji selektywnej nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów przeznaczonych do celów gospodarczych przystosowania ich strategii gospodarczych do niestoso-

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 29.6.1995, str. 25.

▼B

wania zwolnień w odniesieniu do klauzuli miejsca, właściwe jest zastrzeżenie, że warunki określone w art. 5 ust. 2 lit. b) wchodzą w życie z dniem 1 października 2005 r.

- (38) Komisja powinna na bieżąco monitorować funkcjonowanie niniejszego rozporządzenia, ze szczególnym uwzględnieniem jego wpływu na konkurencję w zakresie handlu detalicznego pojazdami samochodowymi oraz serwisu posprzedażnego na wspólnym rynku lub w jego odnośnych częściach. Powinno to także obejmować monitorowanie wpływu niniejszego rozporządzenia na strukturę i poziom koncentracji dystrybucji pojazdów silnikowych oraz na wszelkie wynikające stąd oddziaływanie na konkurencję. Komisja powinna również przeprowadzić ocenę funkcjonowania niniejszego rozporządzenia i sporządzić sprawozdanie nie później niż do dnia 31 maja 2008 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Definicje

1. Dla celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przedsiębiorstwa konkurujące” oznaczają rzeczywistych lub potencjalnych dostawców na ten sam rynek towarów; rynek towarów obejmuje towary lub usługi, które są uznawane przez nabywcę za zamienne lub substytucyjne w stosunku do towarów lub usług objętych umowami, ze względu na cechy produktów, ich cenę i ich zamierzone zastosowanie;
- b) „zakaz konkurowania” oznacza każde bezpośrednie lub pośrednie zobowiązanie, powodujące, że nabywca nie wytwarza, nie nabywa, nie sprzedaje ani nie odsprzedaży towarów lub usług, które konkurują z towarami lub usługami objętymi umową, lub każde bezpośrednie lub pośrednie zobowiązanie narzucające nabywcy zakup od dostawcy lub od innego przedsiębiorstwa, wyznaczonego przez dostawcę, w wysokości powyżej 30 % całkowitych zakupów objętych umową towarów nabywcy, odpowiednich towarów lub usług oraz ich substytutów na rynku właściwym, obliczonej na podstawie wartości jego zakupów w poprzednim roku kalendarzowym. Zobowiązanie, zgodnie z którym dystrybutor sprzedaje pojazdy silnikowe, pochodzące od innych dostawców w wydzielonych obszarach salonu sprzedaży, aby uniknąć pomyłki co do marki, nie stanowi do celów niniejszego rozporządzenia zakazu konkurowania. Zobowiązanie, zgodnie z którym dystrybutor będzie zatrudniał sprzedawców wyspecjalizowanych w określonych markach pojazdów silnikowych stanowi dla celów niniejszego rozporządzenia zakaz konkurowania, chyba że dystrybutor sam zdecyduje się na zatrudnianie sprzedawców wyspecjalizowanych w określonych markach pojazdów, a dostawca poniesie wszelkie dodatkowe, związane z tym koszty;
- c) „porozumienia wertykalne” oznaczają porozumienia lub praktyki uzgodnione, w których uczestniczą dwa lub więcej przedsiębiorstwa, przy czym każde z nich działa, do celów porozumienia, na innym poziomie łańcucha produkcji lub dystrybucji;
- d) „ograniczenia wertykalne” oznaczają ograniczenia konkurencji, objęte zakresem art. 81 ust. 1, gdy takie ograniczenia są zawarte w porozumieniu wertykalnym;
- e) „zobowiązanie wyłącznej dostawy” oznacza każde pośrednie lub bezpośrednie zobowiązanie, powodujące, że dostawca sprzedaje wewnątrz wspólnego rynku towary lub usługi objęte umową wyłącznie jednemu nabywcy, do celów ich szczególnego wykorzystania lub odsprzedaży;
- f) „system dystrybucji selektywnej” oznacza system dystrybucji, w którym dostawca podejmuje się sprzedawać, bezpośrednio lub pośrednio, towary lub usługi objęte umową wyłącznie dystrybutorom lub osobom zajmującym się naprawami, wybranym na podstawie określonych kryteriów, oraz w którym ci dystrybutorzy lub osoby

▼B

- zajmujące się naprawami podejmują się nie sprzedawać tych towarów lub usług nieautoryzowanym dystrybutorom lub niezależnym osobom zajmującym się naprawami, z zastrzeżeniem możliwości sprzedaży niezależnym osobom zajmującym się naprawami części zapasowych lub zobowiązania się do udostępniania niezależnym podmiotom wszelkiej informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego, narzędzi i szkoleń, wymaganych do naprawy i dokonywania przeglądów pojazdów silnikowych lub dla wdrażania środków ochrony środowiska naturalnego;
- g) „system ilościowej dystrybucji selektywnej” oznacza system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje kryteria selekcji dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami, które bezpośrednio ograniczają ich liczbę;
 - h) „system jakościowej dystrybucji selektywnej” oznacza system dystrybucji selektywnej, w którym dostawca stosuje kryteria selekcji dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami, które mają charakter wyłącznie jakościowy, które są wymagane ze względu na charakter towarów lub usług objętych umową, które są określone jednolicie dla wszystkich dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami, ubiegających się o włączenie ich do systemu dystrybucji, które nie są stosowane w sposób dyskryminujący i które nie ograniczają bezpośrednio liczby dystrybutorów lub osób zajmujących się naprawami;
 - i) „prawa własności intelektualnej” obejmują prawo własności przemysłowej, prawo autorskie i prawa pokrewne;
 - j) „know-how” oznacza pakiet nieopatentowanych informacji praktycznych, wywiedzionych z doświadczenia i badań przeprowadzanych przez dostawcę, które stanowią tajemnicę, są istotne i zidentyfikowane; w tym kontekście „tajemnica” oznacza, że know-how, jako nadwozie lub dokładna konfiguracja i montaż jego elementów nie jest ani powszechnie znane ani łatwo dostępne; „istotne” oznacza, że know-how obejmuje informacje, które są niezbędne dla nabywcy do użytkowania, sprzedaży lub odsprzedaży towarów lub usług objętych umową; „zidentyfikowane” oznacza, że know-how musi być opisany w wystarczająco zrozumiały sposób, umożliwiający sprawdzenie, czy spełnia kryteria tajności i istotności;
 - k) „nabywca”, niezależnie od tego czy jest nim dystrybutor, czy osoba zajmująca się naprawami obejmuje przedsiębiorstwo, które sprzedaje towary lub usługi w imieniu innego przedsiębiorstwa;
 - l) „mająca autoryzację osoba zajmująca się naprawami” oznacza świadczącego usługi naprawcze lub przeglądowe w odniesieniu do pojazdów silnikowych, działający w ramach systemu dystrybucji, utworzonego przez dostawcę pojazdów silnikowych;
 - m) „niezależna osoba zajmująca się naprawami” oznacza świadczącego usługi naprawcze lub przeglądowe w odniesieniu do pojazdów silnikowych, który nie działa w ramach systemu dystrybucji, utworzonego przez dostawcę pojazdów silnikowych, dla którego świadczy usługi naprawcze lub przeglądowe. Mająca autoryzację osoba zajmująca się naprawami w ramach systemu dystrybucji danego dostawcy jest do celów niniejszego rozporządzenia uznawana za niezależną osobę zajmującą się naprawami, w takim stopniu, w jakim świadczy ona usługi naprawcze i przeglądowe w odniesieniu do pojazdów silnikowych, względem których nie jest ona uczestnikiem danego systemu dystrybucji tego dostawcy;
 - n) „pojazd silnikowy” oznacza pojazd z własnym napędem, przeznaczony do wykorzystywania na drogach publicznych, wyposażony w trzy lub więcej kół;
 - o) „samochód osobowy” oznacza pojazd silnikowy, przeznaczony do przewozu osób i posiadający nie więcej niż osiem siedzeń oprócz miejsca kierowcy;
 - p) „lekki pojazd przeznaczony do celów gospodarczych” oznacza pojazd silnikowy, przeznaczony do przewozu rzeczy lub osób, o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony; jeśli określone rodzaje lekkich pojazdów przeznaczonych do celów gospodarczych

▼B

- są sprzedawane także w wersjach o maksymalnej masie przekraczającej 3,5 tony, wszystkie wersje tego pojazdu są uznawane za lekkie pojazdy przeznaczone do celów gospodarczych;
- q) „zakres umowy” oznacza wszystkie różniące się modele pojazdów silnikowych, dostępne do nabycia przez dystrybutora od dostawcy;
- r) „pojazd silnikowy, który odpowiada modelowi z zakresu umowy” oznacza pojazd, który jest przedmiotem porozumienia dystrybucyjnego z innym przedsiębiorstwem w ramach systemu dystrybucji utworzonego przez producenta lub za jego zgodą i który jest:
- produkowany lub montowany w dużych ilościach przez producenta, oraz
 - posiada identyczną linię nadwozia, rodzaj napędu, podwozie i rodzaj silnika, jak pojazdy z zakresu umowy;
- s) „części zapasowe” oznacza towary przeznaczone do zainstalowania w lub na pojeździe silnikowym, w celu zastąpienia elementów tego pojazdu, w tym takie produkty jak smary, które są niezbędne do korzystania z pojazdu silnikowego, z wyjątkiem paliw;
- t) „oryginalne części zapasowe” oznaczają części zapasowe o tej samej jakości jak elementy zastosowane w montażu pojazdu silnikowego oraz które są produkowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcji, dostarczonymi przez producenta tych pojazdów w odniesieniu do produkcji elementów lub części zapasowych danego pojazdu silnikowego. Obejmuje to części zapasowe, które są produkowane na tej samej linii produkcyjnej co elementy. Przyjmuje się, jeśli nie zostanie udowodniona teza przeciwna, że te części stanowią oryginalne części zapasowe, jeśli producent części zaświadczy, że części te jakościowo odpowiadają częściom stosowanym w montażu danych pojazdów, i że zostały wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcji producenta pojazdów;
- u) „części zapasowe porównywalnej jakości” oznaczają wyłącznie części zapasowe, produkowane przez każde przedsiębiorstwo, które może w każdej chwili zaświadczyć, że części, których to dotyczy, odpowiadają pod względem jakości elementom, które są lub były zastosowane w montażu danych pojazdów silnikowych;
- v) „przedsiębiorstwa wchodzące w skład systemu dystrybucji” oznaczają producenta oraz przedsiębiorstwa, którym zostało powierzone przez producenta lub uzyskały jego zgodę na dystrybucję albo naprawę, albo przeglądy towarów objętych umową lub towarów im odpowiadających;
- w) „użytkownik ostateczny” obejmuje spółki leasingowe, chyba że obowiązujące umowy leasingowe przewidują przeniesienie własności lub opcje na nabycie pojazdu przed wygaśnięciem umowy.
2. Pojęcia „przedsiębiorstwo”, „dostawca”, „nabywca”, „dystrybutor” i „osoba zajmująca się naprawami” obejmują odpowiednie ich przedsiębiorstwa powiązane.

„Przedsiębiorstwami powiązanymi” są:

- a) przedsiębiorstwa, w których strona porozumienia, bezpośrednio lub pośrednio:
- i) ma prawo do korzystania z ponad połowy praw głosu, lub
 - ii) ma prawo do powołania więcej niż połowy członków Rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo, lub
 - iii) ma prawo zarządzania sprawami przedsiębiorstwa;
- b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio posiadają, wobec strony porozumienia, prawa lub uprawnienia wymienione w lit. a);
- c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, określone w lit. b) posiada, bezpośrednio lub pośrednio, prawa lub uprawnienia wymienione w lit. a);

▼B

- d) przedsiębiorstwa, w których strona porozumienia wraz z jednym lub więcej przedsiębiorstwami, określonymi w lit. a), b) lub c) lub, w których dwa lub więcej z tych ostatnich przedsiębiorstw wspólnie posiadają prawa, lub uprawnienia wymienione w lit. a);
- e) przedsiębiorstwa, w których prawa lub uprawnienia wymienione w lit. a) są wspólnie posiadane przez:
 - i) strony porozumienia lub ich odpowiednie przedsiębiorstwa powiązane, określone w lit. a)–d), lub
 - ii) jedną lub więcej ze stron porozumienia albo jedno lub więcej z ich przedsiębiorstw powiązanych, określonych w lit. a)–d) oraz jedną lub więcej stron trzecich.

*Artykuł 2***Zakres zastosowania**

1. Zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu oraz z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia, deklaruje się niniejszym, że przepisów art. 81 ust. 1 nie stosuje się do porozumień wertykalnych, w przypadku gdy dotyczą one warunków, zgodnie z którymi strony mogą nabywać, sprzedawać lub odsprzedawać nowych pojazdów silnikowych, części zapasowych do pojazdów silnikowych lub świadczenia usług naprawczych albo przeglądowych w odniesieniu do pojazdów silnikowych.

Akapit pierwszy stosuje się w zakresie, w którym takie porozumienia wertykalne zawierają ograniczenia wertykalne.

Dla celów niniejszego rozporządzenia, zwolnienie zadeklarowane w niniejszym ustępie jest nazywane „zwolnieniem”.

2. Zwolnienia stosuje się również do następujących kategorii porozumień wertykalnych:

- a) Porozumienia wertykalne zawarte między związkami przedsiębiorstw a jego członkami lub między takim związkiem a jego dostawcami, jedynie jeśli wszyscy jego członkowie są dystrybutorami pojazdów silnikowych lub części zapasowych do pojazdów silnikowych, lub osobami zajmującymi się naprawami i jeżeli żaden z indywidualnych członków związku wraz ze swoimi przedsiębiorstwami powiązanymi nie wykazuje całłościowych obrotów rocznych przekraczających 50 milionów EUR; porozumienia wertykalne zawarte przez takie związki są objęte niniejszym rozporządzeniem z zastrzeżeniem stosowania art. 81 do porozumień horyzontalnych zawieranych między członkami związku lub decyzji przyjętych przez związek;
- b) porozumienia wertykalne zawierające przepisy dotyczące udzielenia nabywcy lub użytkownika przez nabywcę praw własności intelektualnej, pod warunkiem że te przepisy nie stanowią podstawowego przedmiotu tych porozumień oraz odnoszą się bezpośrednio do użytkowania, sprzedaży lub odsprzedaży towarów lub usług przez nabywcę lub jego klientów. Zwolnienie stosuje się pod warunkiem że te przepisy nie zawierają ograniczeń konkurencji w odniesieniu do towarów lub usług objętych umową, które mają ten sam przedmiot lub skutek, jak ograniczenia wertykalne, które nie podlegają zwolnieniu na mocy niniejszego rozporządzenia.

3. Zwolnienie nie ma zastosowania do porozumień wertykalnych, zawieranych między przedsiębiorstwami konkurującymi.

Jednakże stosuje się je w przypadku gdy przedsiębiorstwa konkurujące zawrą porozumienia wertykalne niebędące porozumieniem wzajemnym oraz gdy:

- a) całkowity roczny obrót nabywcy nie przekracza 100 milionów EUR, lub
- b) dostawca jest producentem i dystrybutorem towarów, natomiast nabywca jest dystrybutorem, nieprodukcującym towarów konkurujących z towarami objętymi umową, lub
- c) dostawca świadczy usługi na kilku poziomach handlu, natomiast nabywca nie świadczy żadnych usług konkurencyjnych na tym poziomie handlu, na którym nabywa on usługi objęte umową.



Artykuł 3

Warunki ogólne

1. Z zastrzeżeniem ust. 2, 3, 4, 5, 6 i 7, zwolnienia stosuje się, pod warunkiem że udział rynkowy dostawcy w rynku właściwym, na którym sprzedaje on nowe pojazdy silnikowe, części zapasowe do pojazdów silnikowych lub usługi naprawcze i przeglądowe, nie przekracza 30 %.

Jednakże w przypadku porozumień, tworzących systemy ilościowej dystrybucji selektywnej dla sprzedaży nowych pojazdów silnikowych, próg udziału rynkowego, dla stosowania zwolnienia wynosi 40 %.

Te progi nie mają zastosowania do porozumień ustanawiających systemy jakościowej dystrybucji selektywnej.

2. W przypadku porozumień wertykalnych, zawierających zobowiązanie wyłącznej dostawy, zwolnienie stosuje się, pod warunkiem że udział rynkowy, posiadany przez nabywcę nie przekracza 30 % rynku właściwego, na którym dokonuje on zakupów towarów lub usług objętych umową.

3. Zwolnienie stosuje się, pod warunkiem że porozumienie wertykalne zawarte z dystrybutorem lub osobą zajmującą się naprawami przewiduje, że dostawca zgadza się na przeniesienie praw i zobowiązań, wynikającymi z porozumienia wertykalnego przez innego dystrybutora lub osobę zajmującą się naprawami w ramach systemu dystrybucji, wybranemu przez poprzedniego dystrybutora lub osobę zajmującą się naprawami.

4. Zwolnienie stosuje się, pod warunkiem że porozumienie wertykalne zawarte z dystrybutorem lub osobą zajmującą się naprawami przewiduje, że dostawca, który zamierza dokonać wypowiedzenia porozumienia, musi przekazać takie wypowiedzenie na piśmie i musi ono zawierać szczegółowe, obiektywne i przejrzyste powody rozwiązania umowy, aby uniemożliwić dostawcy rozwiązanie porozumienia wertykalnego z dystrybutorem lub osobą zajmującą się naprawami z powodu praktyk, które nie mogą być ograniczone na mocy niniejszego rozporządzenia.

5. Zwolnienie stosuje się, pod warunkiem że porozumienie wertykalne, zawarte przez dostawcę nowych pojazdów silnikowych z dystrybutorem lub mającą autoryzację osobą zajmującą się naprawami przewiduje, że:

- a) porozumienie jest zawierane na okres co najmniej pięć lat; w tym przypadku każda strona musi zobowiązać się, że zawiadomienie o zamiarze nieprzedłużania porozumienia będzie przekazane drugiej stronie z wyprzedzeniem co najmniej sześciomiesięcznym;
- b) porozumienie jest zawierane na czas nieokreślony; w takim przypadku okres zwykłego wypowiedzenia porozumienia musi wynosić co najmniej dwa lata dla każdej ze stron; okres ten ulega skróceniu do co najmniej jednego roku w przypadku gdy:
 - i) dostawca jest zobowiązany przez prawo lub przez specjalne porozumienie do zapłaty odpowiedniego odszkodowania za wypowiedzenie porozumienia, lub
 - ii) dostawca wypowiada porozumienie w przypadku gdy jest to niezbędne do reorganizacji całej lub istotnej części sieci.

6. Zwolnienie stosuje się, pod warunkiem że porozumienie wertykalne przewiduje dla każdej strony prawo do przekazywania sporów, dotyczących wypełnienia swoich zobowiązań umownych do niezależnego eksperta lub arbitra. Spory te mogą dotyczyć między innymi następujących spraw:

- a) zobowiązań dotyczących dostaw;
- b) ustalania lub osiągania celów sprzedaży;
- c) stosowania wymagań dotyczących składowania;
- d) wykonanie zobowiązania dostarczania lub wykorzystywania pojazdów pokazowych;
- e) warunków sprzedaży różnych marek;

▼B

- f) kwestii, czy zakaz działania poza wyznaczonym miejscem prowadzenia działalności ogranicza zdolność dystrybutora pojazdów silnikowych innych niż samochody osobowe lub lekkie pojazdy przeznaczone do celów gospodarczych do rozwijania swojej działalności, lub
- g) kwestii, czy wypowiedzenie porozumienia jest uzasadnione powodami podanymi w wypowiedzeniu.

Prawo, określone w pierwszym zdaniu jest bez uszczerbku dla prawa każdej strony do zwrócenia się do sądu krajowego.

7. Dla celów niniejszego artykułu, udział rynkowy posiadany przez przedsiębiorstwa określone w art. 1 ust. 2 lit. e) rozdziela się równo między każde przedsiębiorstwo posiadające prawa lub uprawnienia, wymienione w art. 1 ust. 2 lit. a).

Artykuł 4

Ograniczenia podstawowe

(Ograniczenia podstawowe dotyczące sprzedaży
nowych pojazdów silnikowych, usług
naprawczych i przeglądowych lub części zapasowych)

1. Zwolnienie nie ma zastosowania do porozumień wertykalnych, które, bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub w połączeniu z innymi czynnikami, będącymi się pod kontrolą stron, posiadają cel:

- a) ograniczenia możliwości dystrybutora lub osoby zajmującej się naprawami określania swojej ceny sprzedaży z zastrzeżeniem możliwości dostawcy nakładania ceny maksymalnej lub zalecanej ceny sprzedaży, pod warunkiem że nie równa się ona cenie stałej lub minimalnej cenie sprzedaży, jako skutku formy nacisku lub bodźców wywieranych przez którąkolwiek stronę;
- b) ograniczenia terytorium na którym lub grupy klientów, którym dystrybutor lub osoba zajmująca się naprawami może sprzedawać towary lub usługi objęte umową; jednakże zwolnienie stosuje się do:
 - i) ograniczenia aktywnej sprzedaży na wyłącznym terytorium lub grupie wyłącznych klientów, zarezerwowanym dla dostawcy lub przyznanym przez dostawcę innemu dystrybutorowi lub osobie zajmującej się naprawami, w przypadku gdy takie ograniczenie nie zmniejsza sprzedaży przez klientów dystrybutora lub osoby zajmującej się naprawami;
 - ii) ograniczenia sprzedaży użytkownikom ostatecznym przez dystrybutora działającego na poziomie sprzedaży hurtowej;
 - iii) ograniczenia sprzedaży nowych pojazdów silnikowych oraz części zapasowych dystrybutorom nieautoryzowanym przez uczestników systemu dystrybucji selektywnej na rynkach, na których stosowana jest dystrybucja selektywna, z zastrzeżeniem przepisów i);
 - iv) ograniczenia możliwości nabywcy sprzedaży elementów, dostarczanych do celów ich zamontowania, klientom, którzy mogliby wykorzystać je do produkowania towarów tego samego rodzaju, jak te wyprodukowane przez dostawcę;
- c) ograniczenia dostaw krzyżowych między dystrybutorami lub osobami zajmującymi się naprawami w ramach systemu dystrybucji selektywnej, w tym dostawy między dystrybutorami lub osobami zajmującymi się naprawami, działającymi na różnych poziomach handlu;
- d) ograniczenia aktywnej lub pasywnej sprzedaży nowych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów przeznaczonych do celów handlowych, części zapasowych do wszystkich pojazdów silnikowych lub świadczenia usług naprawczych albo przeglądowych w zakresie wszystkich pojazdów silnikowych wykorzystywanych przez użytkowników ostatecznych, które są sprzedawane przez uczestników systemu dystrybucji selektywnej, działających na poziomie sprzedaży detalicznej na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną. Zwolnienie stosuje się do porozumień, zawierających zakaz, nało-

▼B

żony na uczestnika systemu dystrybucji selektywnej, dotyczący działania poza autoryzowanym miejscem prowadzenia działalności. Jednakże stosowanie zwolnienia do takich zakazów jest objęte art. 5 ust. 2 lit. b);

- e) ograniczenia aktywnej lub pasywnej sprzedaży nowych pojazdów silnikowych, innych niż samochody osobowe lub lekkie pojazdy przeznaczone do celów handlowych użytkownikom ostatecznym przez uczestników systemu dystrybucji selektywnej, działających na poziomie sprzedaży detalicznej na rynkach, na których stosuje się dystrybucję selektywną, z zastrzeżeniem uprawnienia dostawcy do zakazania uczestnikowi tego systemu działania poza autoryzowanym miejscem prowadzenia działalności;

(Ograniczenia podstawowe, dotyczące wyłącznie sprzedaży nowych pojazdów silnikowych)

- f) ograniczenie uprawnienia dystrybutora do sprzedawania wszelkich nowych pojazdów silnikowych, które odpowiadają modelom w ramach jego zakresu umowy;
- g) ograniczenie uprawnienia dystrybutora do zlecania świadczenia usług naprawczych lub przeglądowych mającym autoryzację osobom zajmującym się naprawami, bez uszczerbku dla uprawnienia dostawcy do zobowiązania dystrybutora, aby podawał użytkownikom ostatecznym nazwę (nazwisko) i adres mającej autoryzację osoby lub osób zajmujących się naprawami, których to dotyczy, przed zawarciem umów sprzedaży oraz, jeśli żadna z tych mających autoryzację osób zajmujących się naprawami nie znajduje się w pobliżu punktu sprzedaży, także aby informował użytkowników ostatecznych, w jakiej odległości od punktu sprzedaży znajduje się dany warsztat lub warsztaty; jednakże takie zobowiązania mogą być nałożone jedynie pod warunkiem że podobne zobowiązania są nałożone na dystrybutorów, których warsztat nie znajduje się w tym samym miejscu, w którym ich punkt sprzedaży;

(Ograniczenia podstawowe dotyczące jedynie sprzedaży usług naprawczych i przeglądowych oraz części zapasowych)

- h) ograniczenie uprawnienia mających autoryzację osób zajmujących się naprawami do ograniczenia swojej działalności do świadczenia usług naprawczych i przeglądowych oraz dystrybucji części zapasowych;
- i) ograniczenie sprzedaży części zapasowych do pojazdów silnikowych przez uczestników systemu dystrybucji selektywnej niezależnym osobom zajmującym się naprawami, które używają tych części do napraw i przeglądów pojazdów silnikowych;
- j) ograniczenia uzgodnione między dostawcą oryginalnych części zapasowych lub części zapasowych o porównywalnej jakości, narzędzi naprawczych lub diagnostycznych lub innego sprzętu, oraz producentem pojazdów silnikowych, ograniczające uprawnienie dostawcy do sprzedaży tych towarów lub usług autoryzowanym lub niezależnym dystrybutorom albo mającym autoryzację lub niezależnym osobom zajmującym się naprawami lub użytkownikom ostatecznym;
- k) ograniczenie uprawnienia dystrybutora lub mającej autoryzację osoby zajmującej się naprawami do otrzymywania oryginalnych części zapasowych lub części zapasowych o porównywalnej jakości, od przedsiębiorstw trzecich, według swojego uznania oraz do używania ich do naprawy i przeglądów pojazdów silnikowych, z zastrzeżeniem uprawnień dostawcy nowych pojazdów silnikowych do zobowiązania do stosowania oryginalnych części zapasowych, dostarczanych przez niego do napraw gwarancyjnych, bezpłatnych serwisów oraz prac związanych z usuwaniem wad fabrycznych;
- l) ograniczenie uzgodnione między producentem pojazdów silnikowych, który wykorzystuje części składowe do pierwotnego montażu pojazdów silnikowych oraz dostawcą takich części składowych, które ograniczają uprawnienie tego ostatniego do skutecznego umieszczania swojego znaku towarowego lub znaku firmowego w łatwo widoczny sposób na częściach składowych dostarczanych lub na częściach zapasowych.

▼B

2. Zwolnienie nie ma zastosowania w przypadku gdy dostawca pojazdów silnikowych odmawia niezależnym podmiotom dostępu do wszelkiej informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego i innego wyposażenia, narzędzi, w tym odpowiedniego oprogramowania lub szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów tych pojazdów silnikowych lub wdrażania środków ochrony środowiska naturalnego.

Taki dostęp musi obejmować w szczególności nieograniczone korzystanie z systemów kontroli elektronicznej oraz systemów diagnostyki pojazdów silnikowych, programowanie tych systemów zgodnie ze standardowymi procedurami dostawcy, wskazówki dotyczące naprawy i szkolenia oraz informacje wymagane do korzystania z narzędzi i sprzętu diagnostycznego i serwisowego.

Dostęp podmiotom niezależnym musi być przyznany w sposób niedyskryminacyjny, natychmiastowy i proporcjonalny, a informacje muszą być przekazywane w postaci nadającej się do wykorzystania. Jeśli odnośna kwestia jest objęta prawem własności intelektualnej lub stanowi know-how, dostęp nie odmawia się w niewłaściwy sposób.

Dla celów niniejszego ustępu, „niezależny podmiot” oznacza przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio wykonują naprawy i przeglądy pojazdów silnikowych, w szczególności niezależne osoby zajmujące się naprawami, producentów narzędzi lub sprzętu do napraw, wydawców informacji technicznych, kluby automobilowe, świadczących pomoc drogową, świadczących usługi kontrolne i badawcze oraz świadczących usługi szkoleniowe dla osób zajmujących się naprawami.

*Artykuł 5***Warunki szczególne**

1. W odniesieniu do sprzedaży nowych pojazdów silnikowych, usług naprawczych lub przeglądowych lub części zapasowych, zwolnienie nie ma zastosowania do któregośkolwiek z następujących zobowiązań zawartych w porozumieniach wertykalnych:

- a) wszelkich bezpośrednich lub pośrednich zakazów konkutowania;
- b) wszelkich bezpośrednich lub pośrednich zobowiązań ograniczających uprawnienie mających autoryzację osób zajmujących się naprawą do świadczenia usług naprawczych lub przeglądowych w zakresie pojazdów pochodzących od dostawców konkurujących;
- c) wszelkich bezpośrednich lub pośrednich zobowiązań, uniemożliwiających uczestnikom systemu dystrybucyjnego sprzedawanie pojazdów silnikowych lub części zapasowych określonych dostawców konkurujących albo świadczenie usług naprawczych lub przeglądowych w zakresie pojazdów silnikowych określonych dostawców konkurujących;
- d) wszelkich bezpośrednich lub pośrednich zobowiązań, uniemożliwiających dystrybutorowi lub mającej autoryzację osobie zajmującej się naprawą po wymówieniu porozumienia produkowanie, nabywanie, sprzedawanie lub odsprzedawanie pojazdów silnikowych lub świadczenie usług naprawczych lub przeglądowych.

2. W odniesieniu do sprzedaży nowych pojazdów silnikowych, zwolnienie nie ma zastosowania do któregośkolwiek z następujących zobowiązań zawartych w porozumieniach wertykalnych:

- a) wszelkich bezpośrednich lub pośrednich zobowiązań, uniemożliwiających sprzedawcy detalicznemu sprzedaż usług leasingowych, dotyczących towarów objętych umową lub im odpowiadających;
- b) wszelkich bezpośrednich lub pośrednich zobowiązań nałożonych na dystrybutora samochodów osobowych lub lekkich pojazdów przeznaczonych do celów handlowych, w ramach systemu dystrybucji selektywnej, które ograniczają jego uprawnienie do tworzenia dodatkowych punktów sprzedaży lub punktów dostaw w innych miejscach wewnątrz wspólnego rynku, na którym dystrybucja selektywna jest stosowana.

▼B

3. W odniesieniu do usług naprawczych i przeglądowych lub sprzedaży części zapasowych, zwolnienie nie ma zastosowania do jakiegokolwiek bezpośredniego lub pośredniego zobowiązania, dotyczącego miejsca prowadzenia działalności przez mającą autoryzację osobę zajmującą się naprawami, w którym dystrybucja selektywna jest stosowana.

*Artykuł 6***Cofnięcie korzyści wynikającej z rozporządzenia**

1. Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 19/65/EWG, Komisja może cofnąć korzyść wynikającą z niniejszego rozporządzenia, jeśli uzna w jakimkolwiek szczególnym przypadku, że porozumienia wertykalne, do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, pomimo to wywołują skutki niezgodne z warunkami ustanowionymi w art. 81 ust. 3 Traktatu, w szczególności:

- a) w przypadku gdy dostęp do rynku właściwego albo konkurencja w jego ramach są znacznie ograniczane w rezultacie skumulowanego efektu równoległych sieci podobnych ograniczeń wertykalnych, wprowadzonych przez konkurujących dostawców lub nabywców, lub
- b) w przypadku gdy konkurencja jest ograniczona na rynku, na którym jeden dostawca nie jest narażony na efektywną konkurencję ze strony innych dostawców, lub
- c) w przypadku gdy ceny lub warunki dostaw towarów objętych umową lub towarów im odpowiadających różnią się zasadniczo w zależności od rynku geograficznego, lub
- d) w przypadku gdy w ramach rynku geograficznego stosowane są dyskryminujące ceny lub warunki sprzedaży.

2. W przypadku gdy w jakimkolwiek szczególnym przypadku porozumienia wertykalne, do których stosuje się zwolnienie, wywierają na terytorium Państwa Członkowskiego lub na jego części, mającym wszystkie cechy odrębnego rynku geograficznego, skutki niezgodne z warunkami ustanowionymi w art. 81 ust. 3 Traktatu, odpowiednie władze tego Państwa Członkowskiego mogą odwołać stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do tego obszaru, na podstawie tych samych warunków, jak te przewidziane w ust. 1.

*Artykuł 7***Niestosowanie rozporządzenia**

1. Zgodnie z art. 1a rozporządzenia nr 19/65/EWG, Komisja może na mocy rozporządzenia oświadczyć, że w przypadku gdy równoległe sieci podobnych ograniczeń wertykalnych obejmują więcej niż 50 % rynku właściwego, niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do porozumień wertykalnych, zawierających szczególne ograniczenia, odnoszące się do tego rynku.

2. Rozporządzenie przyjęte na podstawie ust. 1 nie staje się skuteczne wcześniej niż po upływie roku od jego przyjęcia.

*Artykuł 8***Obliczanie udziału rynkowego**

1. Udziały rynkowe, przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, oblicza się w następujący sposób:

- a) w przypadku dystrybucji nowych pojazdów silnikowych na podstawie wolumenu towarów objętych umową i towarów im odpowiadających, sprzedanych przez dostawcę, wraz z jakimikolwiek innymi towarami, sprzedanymi przez dostawcę, które z punktu widzenia nabywcy postrzegane są jako zamienne lub substytucyjne, z uwagi na cechy produktu, cenę i zamierzone zastosowanie;
- b) w przypadku dystrybucji części zapasowych, na podstawie wartości towarów objętych umową i innych towarów sprzedanych przez dostawcę, wraz z jakimikolwiek innymi towarami, sprzedanymi przez

▼B

dostawcę, które z punktu widzenia nabywcy postrzegane są jako zamiennie lub substytucyjne, z uwagi na cechy produktów, ich ceny i zamierzone przeznaczenie;

- c) w przypadku świadczenia usług naprawczych i przeglądowych na podstawie wartości usług objętych umową, sprzedawanych przez uczestników sieci dystrybucyjnej dostawcy, wraz z jakimikolwiek innymi usługami, sprzedanymi przez tych uczestników, które z punktu widzenia nabywcy postrzegane są jako zamiennie lub substytucyjne, z uwagi na ich cechy, ceny i zamierzone przeznaczenie.

Jeśli dane dotyczące wolumenu sprzedaży, wymagane do tych obliczeń są niedostępne, dane dotyczące wartości sprzedaży mogą być wykorzystane lub na odwrót. W przypadku gdy takie informacje nie są dostępne, oszacowania na podstawie innych wiarygodnych informacji rynkowych mogą być wykorzystane. Dla celów art. 3 ust. 2, do obliczenia udziału rynkowego stosuje się wolumen lub odpowiednio wartość zakupów rynkowych, albo ich oszacowanie.

2. Dla celów stosowania progów 30 % i 40 % udziałów rynkowych, przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, stosuje się następujące zasady:

- a) udział rynkowy oblicza się na podstawie danych, odnoszących się do poprzedniego roku kalendarzowego;
- b) udział rynkowy obejmuje wszystkie towary lub usługi dostarczane dystrybutorom zintegrowanym w celach sprzedaży;
- c) w przypadku gdy udział rynkowy początkowo nie przekracza odpowiednio 30 % lub 40 %, ale następnie rośnie powyżej tych poziomów, ale nie przekraczając odpowiednio 35 % lub 45 %, to nadal, przez okres dwóch kolejnych lat kalendarzowych, następujących po roku, w którym próg udziału rynkowego wynoszący odpowiednio 30 % lub 40 % został po raz pierwszy przekroczony, stosuje się zwolnienie;
- d) w przypadku gdy udział rynkowy nie przekracza początkowo odpowiednio 30 % lub 40 %, ale następnie rośnie przekraczając odpowiednio 35 % lub 45 %, to nadal, przez okres jednego roku kalendarzowego, następującego po roku, w którym poziom odpowiednio 30 % lub 40 % został po raz pierwszy przekroczony, zwolnienie stosuje się;
- e) korzyść wynikająca z lit. c) i d) nie mogą być łączone w sposób pozwalający przekroczyć okres dwóch lat kalendarzowych.

Artykuł 9

Obliczanie obrotów

1. Dla celów obliczania wielkości całkowitych obrotów rocznych określonych odpowiednio w art. 2 ust. 2 lit. a) i art. 2 ust. 3 lit. a), sumuje się obrót uzyskany w ciągu poprzedniego roku obrachunkowego przez odpowiednią stronę porozumienia wertykalnego oraz obrót uzyskany przez powiązane z nią przedsiębiorstwa w odniesieniu do wszystkich towarów i usług, ale z wyłączeniem wszelkich podatków i innych opłat. Do tego celu nie bierze się pod uwagę żadnych transakcji między stroną porozumienia wertykalnego oraz jej przedsiębiorstwami powiązanymi lub między ich przedsiębiorstwami powiązanymi.

2. Zwolnienie pozostaje stosowane w przypadku gdy przez dowolny okres dwóch kolejnych lat obrachunkowych, próg całkowitego obrotu rocznego nie zostaje przekroczony o więcej niż 10 %.

Artykuł 10

Okres przejściowy

►A1 1. ◀ Zakaz ustanowiony w art. 81 ust. 1 nie stosuje się w okresie od dnia 1 października 2002 r. do dnia 30 września 2003 r. w odniesieniu do porozumień już obowiązujących w dniu 30 września 2002 r., które nie spełniają warunków zwolnienia, przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, ale które spełniają warunki zwolnienia, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1475/95.

▼ **A1**

2. Zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 nie stosuje się do umów istniejących w dniu przystąpienia Republiki Czeskiej, Estonii, Cypru, Łotwy, Litwy, Węgier, Malty, Polski, Słowenii i Słowacji, do których w wyniku przystąpienia ma zastosowanie tenże art. 81 ust.1, jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od dnia przystąpienia zostaną one zmienione w taki sposób, że spełniać będą warunki określone w niniejszym rozporządzeniu.

▼ **B***Artykuł 11***Sprawozdania z monitoringu i oceny**

1. Komisja na bieżąco monitoruje funkcjonowanie niniejszego rozporządzenia, ze szczególnym uwzględnieniem jego wpływu na:
 - a) konkurencję w handlu detalicznym pojazdami silnikowymi oraz w zakresie serwisu posprzedażnego na wspólnym rynku lub jego odnośnych części;
 - b) strukturę i poziom koncentracji dystrybucji pojazdów silnikowych oraz wszelkie wynikające stąd skutki dla konkurencji.
2. Komisja opracowuje nie później niż dnia 31 maja 2008 r. sprawozdanie dotyczące niniejszego rozporządzenia, uwzględniając w szczególności warunki określone w art. 81 ust. 3.

*Artykuł 12***Wejście w życie i wygaśnięcie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 października 2002 r.
2. Artykuł 5 ust. 2 lit. b) stosuje się od dnia 1 października 2005 r.
3. Niniejsze rozporządzenie wygasa z dniem 31 maja 2010 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.