OPRACOWANIE
PRZYGOTOWANE PRZEZ

PAPER PREPARED BY

SDCM

STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI
MOTORYZACYJNYCH

NOWE PRZEPISY MVBER

- KONIECZNOŚĆ UTRZYMANIA I POPRAWY PRZEPISÓW DLA RYNKU MOTORYZACYJNEGO.

NEW MVBER PROVISIONS

- THE NEED TO SUSTAIN AND IMPROVE THE PROVISIONS FOR THE AUTOMOTIVE MARKET.

SPIS TREŚCI
CONTENTS

Podsumowanie	2	Executive summary
Słowo wstępne	5	Foreword
MVBER, czyli co?	6	What is MVBER?
MVBER a części zamienne	9	MVBER vs spare parts
MVBER a usługi napraw i serwisowania pojazdów	10	MVBER vs repair and maintenance services
Co dalej?	11	What's next?
MVBER a problemy niezależnych operatorów	13	MVBER vs the problems of the independent operators
Dostęp do informacji technicznych dla warsztatów	13	Access to technical information for the repair workshops
Problemy z jakimi borykają się niezależni operatorzy	16	Problems of independent operators
Nowe wyzwania	21	New challenges
Serwisowanie i naprawa pojazdu w okresie gwarancji	26	Car servicing and repair during the warranty period
Części zamienne – produkcja i sprzedaż na niezależnym rynku motoryzacyjnym – obserwowane problemy	30	Spare parts – manufacturing and trade on the independent aftermarket – problems
Egzekwowanie przepisów prawa konkurencji	34	Enforcement of competition law
Podsumowanie	39	Summary

PODSUMOWANIE

EXECUTIVE SUMMARY

MVBER (Motor Vehicle Block Exemption Regulation) to **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.** Rozporządzenie 461/2010 ma za zadanie regulować wyłącznie kwestie związane z serwisowaniem i naprawą pojazdów oraz sprzedażą części zamiennych. Do rozporządzenia zostały opracowane Wytyczne Uzupełniające („Wytyczne"), których zadaniem jest uzupełnienie przepisów o objaśnienia dotyczące ich stosowania.

Dzięki przepisom MVBER kierowcy mają możliwość serwisowania swoich aut i dokonywania wymiany w nich części eksploatacyjnych w okresie gwarancji, bez jej utraty. Dzięki tym przepisom niezależne warsztaty mogą oferować swoje usługi klientom na bardziej konkurencyjnych zasadach. Dystrybutorzy również korzystają na tym mogąc sprzedawać swoje części aftermarketowe do ASO. Wreszcie producenci części mają możliwość oferowania swoich produktów nie tylko segmentowi autoryzowanemu, lecz również na rynku posprzedażowym.

Rozporządzenie wygasa w maju 2023 r. 6 lipca 2022 r. Komisja Europejska opublikowała dokumenty, które będą stanowić nowe ramy prawne dla przepisów MVBER, które wejdą w życie 1 czerwca 2023 r. i będą obowiązywać do 31 maja 2028 r.

MVBER (Motor Vehicle Block Exemption Regulation) is the **Commission Regulation (EU) No. 461/2010 of 27th May 2010 on the on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector.** Regulation 461/2010 regulates solely the issues related to car repair and servicing and sale of spare parts. The regulation is accompanied by Supplementary Guidelines („SGL"), the aim of which is supplementing the provisions with the explanation of their application.

Owing to MVBER drivers have the possibility to service their vehicles and replace spare parts in the warranty period, without the risk of losing it. MVBER provisions let the independent repairers offer their services on a more competitive basis. Distributors also benefit from this framework being able to sell aftermarket spare parts to authorised repairers. Finally, parts suppliers have the opportunity to offer their products not only to the authorised segment operators, but also on the aftermarket.

The regulation expires in May 2023. On 6th July 2022 the EC published documents which shall constitute the new regulatory framework for MVBER and shall apply as of 1 June 2023 and be in force until 31st May 2028.

MVBER A PROBLEMY NIEZALEŻNYCH OPERATORÓW

1. Dostęp do informacji technicznych – jest to kluczowy czynnik umożliwiający skuteczną konkurencję na rynku napraw i serwisowania pojazdów. Potrzeba dostosowania przepisów MVBER w zakresie dostępu do informacji technicznych (informacje techniczne dot. napraw i serwisowania – RMI, ale też informacje dot. identyfikacji części, narzędzi oraz szkolenia/wiedza) do potrzeb poszczególnych operatorów – każdy z nich działając na innym poziomie łańcucha wartości potrzebuje innych danych do rozwijania i oferowania konkurencyjnych produktów i usług. Nie można pozwolić na stawianie segmentu autoryzowanego na uprzywilejowanej pozycji względem pozostałych konkurentów. Należy położyć szczególny nacisk na zakres danych, sposób ich udostępniania i format w jakim są przekazywane, jak również sposoby ich wyszukiwania, koszt dostępu dla niezależnych operatorów. Należy również zwrócić uwagę na kwestię dostępu do danych pokładowych.

2. Gwarancje – proces rewizji rozporządzenia pokazał, że na rynku nadal mamy problem z nadużywaniem postanowień umów gwarancyjnych przez producentów samochodów. Często zdarzają się sytuacje warunkowania zachowania gwarancji koniecznością naprawy i serwisowania pojazdu w sieci autoryzowanej. Jest kilka problemów, które nakładają się na to zjawisko. Z jednej strony przepisy prawa w tym zakresie nie są wystarczająco egzekwowane, a postępowania często kończą się bez rozstrzygnięcia, lub też kary nakładane na tych, którzy dopuszczają się nadużyć nie są dotkliwe (a więc nie pełnią funkcji „odstraszającej"). Dodatkowo istnieje niepewność ze strony konsumenta odnośnie tego co wchodzi w zakres gwarancji. Ponadto klienci często już przy sprzedaży są wprowadzani w błąd właśnie poprzez otrzymywanie informacji o konieczności serwisowania auta w serwisie autoryzowanym. Dla kontrastu, niezależni operatorzy nie dysponują wystarczającymi środkami do przeprowadzania kampanii informacyjnych wśród kierowców odnośnie możliwości korzystania z ich usług w okresie obowiązywania gwarancji.

MVBER VS THE PROBLEMS OF INDEPENDENT OPERATORS

1. Access to technical information – i.e. the key factor enabling effective competition on the market of car repair and servicing. The need to adapt the MVBER provisions in the area of technical information (repair and maintenance information – RMI, but also parts identification data, tools and training/knowledge) to the needs of particular operators – each of them, acting on various levels of the value chain, needs different scope and type of data to develop and offer competitive products and services. The authorised segment cannot be put on a privileged position compared to other competitors. Stress should be put on the scope of data made available, the way of access, the format of data, as well as search methods, cost of access for independent operators, Also the issue of access to in-vehicle data is important.

2. Warranties – the process of regulation revision proved that the problem of warranty abuse by VMs is still present on the market. There are often reported instances of conditioning the warranty by the necessity to repair and service the car in an authorised network. Several problems comprise this phenomenon. On one hand the enforcement of competition rules is not strong enough and the proceedings are often ended without any binding decisions or the fines put on the wrong-doers are not high enough (therefore they not serve as a deterrent). Moreover, there is a high level of uncertainty on the customer's side pertaining to the scope of the warranty. The customers are often misled in the moment of car purchase by getting information on the necessity to repair or service the car in an authorised network. By contrast, independent operators don't have enough resources to organise information campaigns educating consumers about the possibility of using their services during the warranty period.

3. W przypadku producentów części dostarczających produkty na pierwszy montaż, często są oni zobowiązani zawierać z producentami samochodów-odbiorcami ich części umowy prowadzące do znacznych ograniczeń handlowych, uniemożliwiających im oferowanie produktów na aftermarkecie. Od producentów części wymaga się zrzeczenia praw, tzw. „tooling rigths" dotyczących prawa do korzystania z oprzyrządowania w produkcji części przeznaczonych na rynek wtórny. Producenci części napotykają również problemy w przypadku chęci umieszczania na swych produktach własnych numerów części, jak również swojego logo obok logo producenta samochodu (tzw. double branding). Również dostęp do oprogramowania producentów samochodów do celów oferowania produktów (np. montaż i aktywacja) nie jest prosty do uzyskania.

4. Egzekwowanie przepisów – wspomniany w pkt. 2 niewystarczający poziom egzekwowania przepisów prawa antymonopolowego przeciwstawiony niskiej mocy sprawczej niezależnych operatorów w tego typu postępowaniach. Są to często małe podmioty, które nie mają wystarczającej wiedzy i/lub środków do prowadzenia tego typu postępowań. Ponadto, czynnikiem odstraszającym w tym przypadku mogą być ewentualne „represje" ze strony producentów samochodów (np. odmowa zakupu części, przedłużenia kontraktu, etc.).

PODSUMOWANIE

Z zadowoleniem przyjęliśmy decyzję Komisji o przedłużeniu obowiązywania przepisów MVBER wraz z aktualizacją Wytycznych. Wierzymy, że będzie to czas dokładnej analizy sytuacji na rynku napraw i serwisowania pojazdów oraz dystrybucji części zamiennych. Niemniej, czekanie 5 lat na wprowadzenie niezbędnych zmian oraz gruntownej rewizji przepisów prawa konkurencji nie jest rozwiązaniem - rynek motoryzacyjny wymaga już teraz bardziej ambitnych zmian w przepisach. Postęp technologiczny w motoryzacji nabiera coraz większego tempa, dlatego też przepisy regulujące funkcjonowanie przedsiębiorców na rynku motoryzacyjnym powinny odpowiadać tym zmianom.

3. In the case of OE parts producers, they are often obliged to conclude agreements with VMs (the recipients of their products) leading to certain trade restrictions preventing them from offering their products on the aftermarket. The OE producers are forced to transfer "tooling rights" on the VMs which results in restricting their right to use the tooling for the production of parts intended for the aftermarket. OE parts producers encounter also problems when willing to brand the parts with their own logo or parts numbers (the so-called double branding). Also access to VMs software for offering products (assembly and activation) is not easy to obtain.

4. Enforcement – the insufficient level of anti-trust law enforcement is opposed by the low power of independent operators in anti-competitive proceedings. Independent operators are often SMEs and don't have enough resources/knowledge to conduct such proceedings. Moreover, possible retaliation measures (the refusal to buy parts or prolong contract, etc.) imposed by VMs on independent operators who file such claims may also discourage IOs from doing so.

SUMMARY

We welcome the Commission's decision to prolong the MVBER provisions and update SGL. This gives hope to adapt the current framework to the reality independent operators must face nowadays. We believe that this should be the time of a thorough analysis of the situation on the market of car repair and maintenance and distribution of spare parts. However waiting 5 years to introduce the necessary changes and substantial improvements of anti-competitive framework is not an option - the market needs a more ambitious revision now. Technological development in the automotive sector is gaining momentum, therefore the provisions regulating the operation of the automotive actors shall be adapted accordingly.

SŁOWO WSTĘPNE
FOREWORD

Krzysztof Soszyński

Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

President of the Association of Automotive Parts Distributors and Producers

Przepisy MVBER są kluczowe dla zachowania konkurencyjności niezależnych operatorów na rynku napraw i serwisowania pojazdów.

To między innymi dzięki nim kierowcy mają możliwość serwisowania swoich aut i dokonywania wymiany w nich części eksploatacyjnych w okresie gwarancji, bez jej utraty. Dzięki tym przepisom niezależne warsztaty mogą oferować swoje usługi klientom na bardziej konkurencyjnych zasadach. Dystrybutorzy również korzystają na tym mogąc sprzedawać swoje części aftermarketowe do ASO. Wreszcie producenci części mają możliwość oferowania swoich produktów nie tylko segmentowi autoryzowanemu, lecz również na rynku posprzedażowym.

Motoryzacja jest obszarem, w którym zachodzą ciągłe zmiany. Dynamiczny rozwój nowoczesnych technologii, w tym z zakresu rozwiązań cyfrowych stosowanych w pojazdach, powoduje, że przepisy często przestają odzwierciedlać faktyczną sytuację na rynku. Stąd też cieszy nas fakt, że Komisja Europejska podjęła decyzję o rewizji przepisów MVBER, które, jak wiemy, miały obowiązywać tylko do połowy 2023 r. Z nadzieją patrzymy na działania podejmowane przez organy UE w celu poprawy funkcjonowania przepisów z zakresu prawa konkurencji, jednocześnie deklarując gotowość współpracy, by nowe ramy prawne jak najlepiej odzwierciedlały rzeczywiste problemy i wyzwania, z jakimi borykają się niezależni operatorzy rynku motoryzacyjnego.

Niniejsze opracowanie nie tylko zawiera krótki opis działania samych przepisów MVBER, lecz również wskazuje na elementy, które wymagają szczególnej uwagi oraz działań naprawczych.

MVBER provisions are essential for maintaining the competitiveness of independent operators on the repair and servicing market.

It is owing to them, among others, that drivers have the possibility to service their vehicles and replace spare parts in the warranty period, without the risk of losing it. MVBER provisions let the independent repairers offer their services on a more competitive basis. Distributors also benefit from it being able to sell aftermarket spare parts to authorised repairers. Finally, parts suppliers have the opportunity to offer their products not only to the authorised segment operators, but also on the aftermarket.

The automotive sector undergoes constant changes. Due to the dynamic development of new technologies, including digital solutions employed in vehicles, law provisions often fail to reflect the current situation on the market. Therefore, we welcome the fact that the European Commission decided on revising the MVBER provisions, since we know these were only to be in force until 2023. We support that the measures taken by the EU bodies attempting at improving the antitrust legal framework, declaring at the same time readiness to get involved in the revision process so that the new framework addressed the real problems and challenges faced by the independent operators.

This paper not only concisely describes the MVBER provisions, but also highlights the elements which need improvement and additional measures.

MVBER, CZYLI CO?

WHAT IS MVBER?

Mówiąc o **MVBER** (Motor Vehicle Block Exemption Regulation), czy też GVO (skrót zapożyczony z języka niemieckiego), mamy na myśli **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.** Rozporządzenie 461/2010 ma za zadanie regulować wyłącznie kwestie związane z serwisowaniem i naprawą pojazdów oraz sprzedażą części zamiennych. Do rozporządzenia zostały opracowane Wytyczne Uzupełniające („Wytyczne"), których zadaniem jest, jak sama nazwa wskazuje, uzupełnienie przepisów o objaśnienia dotyczące ich stosowania. Łącznie, te dwa dokumenty mają za zadanie sprzyjać równowadze konkurencyjnej na rynku niezależnym, z korzyścią dla konsumentów. Ich zadaniem jest również ochrona szczególnych interesów niezależnych operatorów działających na rynku napraw i serwisowania pojazdów oraz w sektorze dystrybucji części. Te szczególne interesy obejmują między innymi:

1. Udzielany przez producenta samochodu dostęp dla niezależnych operatorów do informacji technicznych dot. napraw i serwisowania pojazdów (RMI – repair and maintenance information), narzędzi i szkoleń (wiedzy).

When speaking of MVBER (Motor Vehicle Block Exemption Regulation), we have in mind **regulation 461/2010 of 27th May 2010 on the on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector.** Regulation 461/2010 regulates solely the issues related to car repair and servicing and sale of spare parts. The regulation is accompanied by Supplementary Guidelines („SGL"), the aim of which is supplementing the provisions with the explanation of their application. These two documents are to foster competitiveness on the independent aftermarket, bringing benefits to the consumers. They are also aimed at protecting specific needs of the independent operators on the repair and servicing and spare parts markets. These specific needs include, among others:

1. Access to repair and maintenance information (RMI), tooling and training for independent operators granted by vehicle manufacturers (VMs).

2. Dostęp do wszystkich części zamiennych producenta samochodu dla warsztatów zajmujących się naprawą pojazdów wielu marek.

3. Możliwość pozyskiwania wysokiej jakości części i narzędzi od niezależnych dystrybutorów przez członków autoryzowanych sieci producenta samochodu.

4. Możliwość dostarczania przez niezależnych producentów części własnych produktów bezpośrednio na rynek niezależny oraz oznaczania ich z użyciem swojego logo (wyłącznie lub współwystępując z logo producenta samochodu – tzw. double branding).

5. Definiowanie części jako „oryginalnej" w oparciu o jej jakość, a nie źródło pochodzenia.

6. Określenie definicji „części porównywalnej jakości".

2. Access to all spare parts of the vehicle manufacturer for multi-brand repairers.

3. The possibility of obtaining high-quality spare parts and tools from independent distributors for the members of authorised networks of vehicle manufacturers.

4. The possibility of independent parts producers to offer their products directly on the aftermarket and branding their parts with their logo (alone or next to the VMs logo, the so-called double branding).

5. Defining original spare parts based on their quality, not origin.

6. Provision of the "matching-quality spare part" definition.

MVBER wyłącza pewną kategorię porozumień spod zastosowania do niej podstawowych zasad prawa konkurencji. Przepisy te mają zastosowanie w przypadku, gdy udział w rynku sprzedającego i kupującego nie przekracza 30%. Oczywiście beneficjenci wyłączenia nakładanego przez MVBER muszą stosować się do jego specyficznych postanowień i ograniczeń, m.in. w odniesieniu do zawierania pewnych zapisów w umowach, które mogą być traktowane jako naruszenie przepisów prawa konkurencji. Mowa tutaj zarówno o umowach zawieranych z producentami samochodów, jak również umowach sprzedaży części zamiennych zawieranych na aftermarkecie.

Wytyczne z technicznego punktu widzenia są wiążące tylko dla Komisji Europejskiej (i krajowych organów ds. konkurencji), niemniej żadne przedsięwzięcie nie ma prawa bytu jeżeli nie będzie ich uwzględniać. Ich zadanie to interpretacja, objaśnienie i rozszerzenie postanowień rozporządzenia. Sądy mogą powoływać się na ich zapisy w trakcie prowadzenia postępowań z zakresu naruszenia prawa konkurencji. Wytyczne objaśniają szczegółowo:

- jak rozumieć postanowienia MVBER;
- jak sprzyjać skutecznej konkurencji w sytuacjach wykraczających poza zakres MVBER (30% udział w rynku).

MVBER excludes a certain category of agreements from the application of basic competition law provisions. This is true when the market share of the vendor and purchaser does not exceed 30%. Of course, the beneficiaries of these provisions must abide by its specific provisions and restrictions, e.g. in relation to including certain wording in agreements which may be understood as the infringement of competition law. We speak here both about agreements between VMs, as well as spare parts sale contracts concluded on the aftermarket.

From the technical point of view, the SGL are binding to the European Commission (and national competition authorities – NCAs) only, nevertheless, none undertaking can exist without taking these into consideration. The task of SGL is to interpret, explain and extend the regulation provisions. Courts may refer to SGL during proceedings on competition law infringement. SGL explain in detail:

- how MVBER provisions should be interpreted;
- how foster effective competition in situations extending the MVBER (30% market share case).

dr Katarzyna **Menszig-Wiese, LL.M**

Radca prawny,
Senior Associate Kancelaria
Traple Konarski Podrecki & Wspólnicy

Legal Counsel, Senior Associate
Traple Konarski Podrecki & Wspólnicy

Prawo konkurencji pełni bardzo ważną rolę w gospodarce krajowej i globalnej. Dzięki niemu na rynku osiągane mogą być optymalne wyniki. Chodzi tu z jednej strony o korzyści dla konsumentów – niższe ceny, większy wybór, lepszą jakość towarów i usług, z drugiej zaś – możliwość uczciwej rywalizacji pomiędzy konkurentami. Porozumienia między przedsiębiorcami, których celem lub skutkiem jest ograniczenie konkurencji, są zakazane. Rozporządzenie MVBER i towarzyszące mu Wytyczne stanowią część systemu prawa konkurencji Unii Europejskiej. Regulują one relacje pomiędzy uczestnikami obrotu na rynku świadczenia usług naprawy i konserwacji pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych. Unijny prawodawca już przeszło dekadę temu stwierdził, że ujawniają się w tym obszarze pewne nieprawidłowości. Z tego względu ustanowiono szczególne przepisy dotyczące porozumień wertykalnych zawieranych na tym rynku. Istnienie takiej regulacji daje możliwość niezależnym warsztatom i niezależnym dystrybutorom efektywniejszego rywalizowania z autoryzowanymi podmiotami. Ci ostatni muszą bowiem liczyć się z pewnymi ograniczeniami w relacjach umownych z producentami pojazdów silnikowych. MVBER zawiera mianowicie listę takich porozumień, które uważane są za najpoważniejsze ograniczenia konkurencji. Obszerne Wytyczne ułatwiają natomiast zrozumienie, o jakie przypadki uzgodnień chodzi. Przedsiębiorcy uczestniczący w takich porozumieniach wystawiają się na poważne ryzyko. Organy ochrony konkurencji mogą uznać, że ich zachowanie ogranicza konkurencję, a to z kolei może wiązać się z nałożeniem surowych kar finansowych. W efekcie niezależni przedsiębiorcy mają większe szanse, by uzyskać dostęp do części zamiennych i danych technicznych potrzebnych do wykonywania napraw.

Competition law plays a very important role in the national and global economy. Thanks to it, optimal results can be achieved in the market. This includes, on the one hand, benefits for consumers - lower prices, greater choice, better quality of goods and services, and, on the other hand, the possibility of fair competition between competitors. Agreements between entrepreneurs that have the purpose or effect of restricting competition are prohibited. The MVBER Regulation and accompanying Guidelines are part of the European Union's competition law system. They regulate relations between trading participants in the market for the provision of motor vehicle repair and maintenance services and the distribution of spare parts. The EU legislator already found more than a decade ago that certain irregularities in this area were becoming apparent. For this reason, specific regulations were established for vertical agreements concluded in this market. The existence of such a regulation provides an opportunity for independent garages and independent distributors to compete more effectively with authorized operators. This is because the latter must face certain restrictions in their contractual relationships with motor vehicle manufacturers. Namely, the MVBER contains a list of such agreements, which are considered the most serious restrictions on competition. The extensive Guidelines, meanwhile, make it easier to understand which cases of arrangements are involved. Entrepreneurs participating in such agreements expose themselves to serious risks. Competition authorities may consider their behaviour restrictive of competition, which in turn may entail severe financial penalties. As a result, independent entrepreneurs are more likely to gain access to spare parts and technical data needed for repairs.

MVBER A CZĘŚCI ZAMIENNE

MVBER VS SPARE PARTS

W Wytycznych zawarto definicję „części oryginalnych lub wyposażenia" – czyli części lub wyposażenia, „które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojazdów silnikowych dla produkcji części lub wyposażenia do montażu pojazdu silnikowego, którego to dotyczy." Producenci pojazdów zaopatrują swoją autoryzowaną sieć w części zamienne pod własną marką, chociaż w większości są one produkowane przez niezależnych producentów części (dostawców oryginalnego wyposażenia). Należy tutaj pamiętać, że producent oryginalnego wyposażenia ma prawo umieścić na dostarczanej przez niego części swoje oznakowanie (logo).

W Wytycznych zdefiniowano również „części porównywalnej jakości". Aby części zostały uznane za „części o porównywalnej jakości", ich jakość musi być wystarczająco wysoka, aby nie narazić na szwank reputacji autoryzowanej sieci, której to dotyczy. Tak jak w przypadku wszelkich standardów dotyczących wyboru, producent pojazdu silnikowego powinien przedstawić dowody, że dana część zamienna nie spełnia tego wymogu. I chociaż to na producentach pojazdów leży ciężar dowodu, częstą praktyką jest wystawianie przez producentów części certyfikatów jakości części, by usprawnić proces sprzedaży części przez niezależnych dystrybutorów członkom sieci autoryzowanych oraz by uniknąć potencjalnych problemów i postępowań inicjowanych przez producentów pojazdów.

Członkowie autoryzowanych sieci producenta samochodu są zobowiązani wykorzystywać do napraw i serwisowania pojazdów co najmniej części porównywalnej jakości. W praktyce warsztaty autoryzowane zwykle zaopatrują się w części zamienne u producenta samochodu, z którym mają podpisaną umowę. Niemniej mają również możliwość zaopatrywania się w oryginalne części zamienne oraz części porównywalnej jakości u producentów części lub niezależnych dystrybutorów części.

SGL contain the definition of "original parts or equipment", i.e. parts or equipment which are manufactured according to the specifications and production standards provided by the motor vehicle manufacturer for the production of parts or equipment for the assembly of the motor vehicle in question. VMs supply their authorised networks with spare parts branded with their own logo, even though in majority these are manufactured by independent parts producers (original equipment suppliers - OES). It should be kept in mind that OES have the right to place their own branding (logo) on the products they supply.

SGL also define „‚matching quality parts". In order to be considered as 'matching quality', parts must be of a sufficiently high quality that their use does not endanger the reputation of the authorised network in question. Like in the case of all standards related to the matter of choice, it is the VMs who should provide evidence that a given part does not fulfil this requirement. Even though the burden of proof is on the VMS, parts suppliers often issue certificates of parts quality in order to improve the process of sale of spare parts by independent distributors to authorised repairers, as well as to avoid potential problems and proceedings initiated by the VMs.

Members of VMs authorised networks are obliged to use parts of at least matching quality in the process of car repair and servicing. In practice, they usually get the parts directly from the VMs they have agreements with. However, they can also buy original and matching quality parts from parts producers or independent parts distributors. They may be, however, restricted by certain agreement provisions obliging them to buy a minimal set of parts from the VM.

Mogą natomiast być ograniczeni zapisami umownymi nakładającymi na nich wymóg zakupienia określonej minimalnej ilości części zamiennych od producenta pojazdu. Niezależne warsztaty nie mają takich ograniczeń. Co do zasady, producenci pojazdów nie powinni również utrudniać producentom oryginalnego wyposażenia dostarczania ich produktów niezależnym dystrybutorom lub bezpośrednio warsztatom niezależnym i autoryzowanym. Tak samo niezależni dystrybutorzy mogą oferować wspomniane części warsztatom segmentu niezależnego i autoryzowanego.

Niektóre części zamienne są produkowane przez samych producentów samochodów (karoseria, blok silnika, określone części zewnętrzne nadwozia) lub też są częściami objętymi prawem własności przemysłowej producenta samochodu. Są to tzw. captive parts – części „zniewolone". Te są dostarczane na aftermarket przez producentów samochodów. Niemniej, przepisy prawa gwarantują niezależnym warsztatom dostęp do tego rodzaju części, np. poprzez umożliwianie sprzedaży tych części warsztatom niezależnym przez warsztaty autoryzowane. Nie jest to idealne rozwiązanie, gdyż warsztaty niezależne powinny mieć możliwość pozyskiwania takich części na poziomie hurtowym, a nie od swojego bezpośredniego konkurenta.

Independent workshops are not subject to such restrictions. In principle, VMs shouldn't hinder OES from supplying their products to distributors or directly to independent or authorised repairers. Independent parts distributors may offer the said parts to independent and authorised repairers, alike.

Some spare parts are manufactured by VMs themselves (body, engine block, certain visible body parts) or are covered by VMs industrial property rights. These are the so-called captive parts. They are supplied to the aftermarket by VMs themselves. However, law provides for the access to these parts to independent repairers, e.g. through the sale of such parts to independent repairers by authorised repairers. This is not an ideal solution since independent repairers should have the possibility to obtain these parts on the wholesale level, not from their direct competitors.

MVBER A USŁUGI NAPRAW I SERWISOWANIA POJAZDÓW
MVBER VS REPAIR AND MAINTENANCE SERVICES

Konsumenci mają prawo korzystać z usług dowolnego warsztatu do przeprowadzenia serwisowania i napraw nie mających związku z gwarancją pojazdu, w okresie gwarancji podstawowej (2 lata w większości państw członkowskich) oraz rozszerzonej. Oczywiście każdy warsztat dokonujący takich czynności jest zobowiązany wykonywać je zgodnie ze sztuką i ponosi odpowiedzialność za ewentualne szkody powstałe w wyniku niewłaściwego wykonania usługi.

Zgodnie z postanowieniami MVBER producenci pojazdów nie mogą uzależniać ważności gwarancji od tego czy dany pojazd był serwisowany i naprawiany w sieci autoryzowanej oraz przy użyciu części sygnowanych logo producenta samochodu.

According to MVBER VMs should not condition the warranty on servicing the car in an authorised network and with the use of parts branded with VMs logo.

Consumers have the right to choose the services of any repair garage in order to service and repair their car in events not related to the car warranty (statutory or extended), within the 2-year warranty period (in majority of member states). Of course, a repair workshop performing such service is obliged to do it according to VMs guidelines and is held responsible for any faults that may occur as a result of an improperly performed service.

Należy również pamiętać, że wszelkie usługi usuwania usterek objętych gwarancją producenta samochodu powinny być realizowane w sieciach autoryzowanych.

Wraz z uznaniem znaczenia niezależnych operatorów na rynku napraw i serwisowania pojazdów oraz dla zwiększenia wyboru konsumentów, **Komisja Europejska położyła nacisk na konieczność przyznania niezależnym operatorom odpowiedniego dostępu do informacji technicznych koniecznych do świadczenia usług. Informacje techniczne to nie tylko informacje dot. napraw i utrzymania pojazdu (RMI), lecz również dane pozwalające na identyfikację części i jej odpowiedni dobór do właściwego wykonania usługi naprawy lub serwisowania pojazdu.** Co więcej, producenci pojazdów nie powinni utrudniać pozyskania tego typu informacji zasłaniając się np. prawami własności intelektualnej lub też ochroną przed potencjalnym „zhakowaniem" pojazdu.

Również sposób udzielania tych informacji jest ważny. Powinien on być nieograniczony, dostosowany do aktualnego zapotrzebowania niezależnego operatora i udzielony bez zbędnych opóźnień.

It should be also remembered that any repair and maintenance services related to any defects covered by the VM warranty shall be performed in an authorised network.

Along with the recognition of the importance of independent operators on the servicing and repair market and for the benefit of consumers' freedom of choice, **the European Commission stressed the need to grant independent operators sufficient access to technical information necessary for the performance of their services. Technical information encompasses not only repair and maintenance information (RMI), but also spare parts identification data and their proper choice in the process of car repair or servicing.** What's more, VMs should not hinder access to such data by e.g. referring to the issue of intellectual property rights protection or the protection against a potential "hacking" of the vehicle.

Also, the means of granting access to information is important. It should be unrestricted, adapted to the current needs of the independent operator and granted in a timely manner.

CO DALEJ?
WHAT'S NEXT?

Rozporządzenie 461/2010 wygasa w maju 2023 r. Od pewnego czasu na rynku toczyły się dyskusje nad dalszą przyszłością tych niezwykle ważnych przepisów. Rozmawiano o możliwych scenariuszach, przewidując również ryzyko całkowitego odejścia od przepisów MVBER.

6 lipca 2022 r. Komisja Europejska opublikowała dokumenty, które będą stanowić nowe ramy prawne dla przepisów MVBER, które wejdą w życie 1 czerwca 2023 r. i będą obowiązywać do 31 maja 2028 r.

Jak podaje Komisja, ocena przeprowadzona w latach 2018–2021 wykazała, że przepisy te są nadal potrzebne. Konieczna jest jednak aktualizacja Wytycznych do tych przepisów, aby odzwierciedlić główne zmiany technologiczne w przemyśle motoryzacyjnym, jakie

Regulation 461/2010 expires in May 2023. For some time, there have been discussions on the market on the future of these extremely important provisions. Possible scenarios were revised, including the one forecasting the total waiver of MVBER provisions.

On 6th July 2022 the European Commission published a dossier containing the future MVBER provisions to enter into force as of 1st June 2023 and will be binding to 31st May 2028.

According to the Commission, the evaluation conducted between 2018 and 2021 showed that these regulations are still necessary. The update of SGL is needed, however, to reflect the main technological developments in the automotive industry that have

zaszły od 2010 r. **Inicjatywa ma na celu przedłużenie obowiązywania rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym o kolejne 5 lat oraz ograniczoną i ukierunkowaną aktualizację Wytycznych.**

W ramach uruchomionych przez Komisję Europejską dwóch procesów konsultacyjnych trwających do końca września 2022 r. Komisja pozyskała szeroki wkład interesariuszy działających rynku napraw i serwisowania pojazdów.

occurred since 2010. **The Commission's initiative aims at prolonging the validity of MVBER provisions for the next 5 years, as well as a restricted and directed update of the SGL.**

Within the consultation processes initiated by the Commission, which were open until the end of September 2022, the Commission received a comprehensive outlook from the car repair and servicing market representatives.

Alfred **Franke**

Prezes honorowy Stowarzyszenia Dystrubutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

Honorary President of the Association of Automotive Parts Distributors and Producers

Planowane przedłużenie obowiązywania obecnych przepisów MVBER o kolejne 5 lat sprawiło, że niezależni operatorzy odetchnęli z ulgą, ponieważ jeszcze jakiś czas temu były obawy, że Komisja Europejska całkowicie zrezygnuje z ich kontynuowania. Dla przedsiębiorców świadczących usługi naprawy i konserwacji pojazdów będzie to czas na dostosowanie się do nowej rzeczywistości. Jednocześnie Komisja nie pozostawia przepisów bez zupełnej aktualizacji – dostosowane zostaną wytyczne sektorowe tak, by mamy nadzieję, lepiej odzwierciedlać aktualną sytuację na rynku serwisowania i napraw pojazdów. Krajowe stowarzyszenia reprezentujące operatorów niezależnego rynku muszą teraz starać się o to, by ich głos był słyszalny w zapoczątkowanym przez Komisję procesie konsultacji tak, by przepisy były jak najkorzystniejsze dla podmiotów, które reprezentuje.

The 5-year extension of the validity of current MVBER provisions made the independent operators breathed a sigh of relief, since not so long time ago there were rumours that the European Commission may let the provisions expire. The 5-year period will be the time for the companies operating on the car repair and servicing market for the adjustment to the new reality. At the same time, the Commission does not leave the provisions without any update – sector guidelines will be updated so as to hopefully better reflect the current situation on the market. National associations representing independent operators will now have to become audible in the consultation process, so that the voice of their Members is taken into consideration.

MVBER A PROBLEMY NIEZALEŻNYCH OPERATORÓW

MVBER VS THE PROBLEMS OF THE INDEPENDENT OPERATORS

Zadaniem jakichkolwiek przepisów jest regulowanie funkcjonowania operatorów danego rynku. Niestety czasem zdarza się, że rozwiązania proponowane przez prawodawstwo są niedoskonałe lub dają pole do interpretacji, nie zawsze z korzyścią dla poszczególnych interesariuszy.

Również MVBER posiada pewne obszary wymagające poprawy – **wykorzystując obecnie trwający proces konsultacji należy zadbać o zmiany, które mogą skutecznie poprawić funkcjonowanie rynku serwisowania i napraw pojazdów oraz sprzedaży części zamiennych, z korzyścią nie tylko dla niezależnych operatorów, lecz również konsumentów korzystających z ich usług.**

The task of any provisions is to regulate the functioning of the operators of a given market. Sometimes, however, the solutions contained in law are not perfect or give space for interpretation, which is not always beneficial for some of the market participants.

Also MVBER contains some elements requiring improvement. **By using the current consultation process, we should take care of the changes which might effectively improve the functioning of the car repair and servicing market and the market of trade in spare parts, with the benefit both for independent operators and consumers using their services.**

DOSTĘP DO INFORMACJI TECHNICZNYCH DLA WARSZTATÓW

ACCESS TO TECHNICAL INFORMATION FOR THE REPAIR WORKSHOPS

Informacje techniczne to kluczowy czynnik umożliwiający skuteczną konkurencję w obszarze usług serwisowania i napraw pojazdów oraz przyszłości mobilności na rynku.

Technical information is a key factor enabling effective competition on the car repair and servicing market and development of future mobility on the market.

Wytyczne z 2010 r. oparte o poprzednio obowiązujące przepisy sektorowe dot. konkurencji określają szczegółowe zasady mające umożliwiać niezależnym operatorom dostęp do informacji technicznych. Głównym celem tych wytycznych jest zagwarantowanie sprawiedliwej konkurencji na niezależnym rynku motoryzacyjnym, co ma z kolei sprzyjać innowacyjności na rynku, usługom w przystępnej cenie oraz wolności wyboru konsumentów.

Musimy mieć na uwadze, że Wytyczne odnoszą się nie tylko do niezależnych warsztatów, lecz do wszystkich niezależnych operatorów bezpośrednio lub pośrednio zaangażowanych w naprawy i serwisowanie pojazdów. Pamiętajmy, że niezależny rynek motoryzacyjny to złożony ekosystem składający się z wielu podmiotów, które umożliwiają warsztatom naprawiającym różne marki pojazdów oraz pozostałym operatorom (np. firmom zajmującym się zarządzaniem flotami lub leasingowym) efektywne konkurowanie z producentami samochodów i ich sieciami autoryzowanymi.

Kluczowe cechy tego ekosystemu to:

- Części zamienne porównywalnej jakości dostarczane na podstawie wielomarkowych katalogów przygotowywanych przez niezależnych dystrybutorów;
- Wielomarkowe urządzenia diagnostyczne dostarczane przez niezależnych producentów urządzeń diagnostycznych i wyposażenia warsztatowego;
- Ustandaryzowane bazy danych informacji technicznych dot. napraw i serwisowania pojazdów wielu marek dostarczane przez firmy zajmujące się gromadzeniem i publikacją danych;
- Szkoleniowcy i trenerzy.

W Wytycznych mowa jest o tym, że "brak dostępu do niezbędnych informacji technicznych może doprowadzić do pogorszenia pozycji rynkowej niezależnych podmiotów, przynosząc szkody konsumentom w postaci znacznego ograniczenia wyboru części zamiennych, wyższych cen usług naprawy i konserwacji, mniejszego wyboru warsztatów naprawczych i potencjalnych problemów z bezpieczeństwem"[1].

SGL from 2010, based on the previous sector anti-trust framework define the detailed rules enabling independent operators access to technical information. The main aim of these guidelines is the provision of effective competition on the independent aftermarket, which shall in turn foster innovativeness on the market, affordable prices and consumer freedom of choice.

It should be kept in mind that the guidelines refer not only to independent garages, but to all independent operators directly or indirectly involved in the process of car repair and servicing. Independent aftermarket is a complex ecosystem consisting of many entities, which make it possible for the garages to repair cars of various makes and other operators (e.g. fleet managers and leasing companies) to compete effectively with VMs and their authorised networks.

The key elements of this ecosystem are the following:

- Matching quality spare parts delivered on the basis of multi-brand catalogues prepared by independent distributors;
- Multi-brand diagnostic tools delivered by independent garage tools and equipment producers;
- Standardised databases of technical information on repair and servicing of various car makes – provided by data publishers;
- Trainers.

The guidelines say that „lack of access to necessary technical information could cause the market position of independent operators to decline, leading to consumer harm, in terms of a significant reduction in choice of spare parts, higher prices for repair and maintenance services, a reduction in choice of repair outlets and potential safety problems"[1].

[1] Pkt 64 Uzupełniających wytycznych w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych, 28.05.2010 r.

[1] P. 64 of Supplementary guidelines on vertical restraints in agreements for the sale and repair of motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles, 28 May 2010.

Krajowe organy ds. konkurencji podkreśliły kluczowe znaczenie dostępu do danych technicznych, co miało odzwierciedlenie w Raporcie Ewaluacyjnym Komisji[2]. Niezależne opracowania wykazały, że "autoryzowane warsztaty naprawcze miały lepszy dostęp do danych pojazdu w porównaniu z ich niezależnymi odpowiednikami"[3] .

Praktyki stosowane przez producentów samochodów na przestrzeni ostatnich 10 lat pokazują, że zrewidowane przepisy MVBER powinny w pierwszej kolejności dostosować warunki dostępu do informacji technicznych do specyficznych potrzeb poszczególnych niezależnych operatorów i stanowić podstawę do ustanowienia przyszłościowych ram prawnych UE, które umożliwią kompleksową walkę z dyskryminacyjnymi praktykami utrudniającymi konkurencję za pomocą środków technologicznych.

Postępująca cyfryzacja sektora motoryzacyjnego nieubłaganie przeobraża i rozszerza pojęcie „informacji technicznych", które teraz odnoszą się do szerszej typologii danych, włączając w jej zakres zarówno tradycyjne informacje techniczne dot. napraw i serwisowania pojazdów (RMI), jak również dane generowane przez pojazd w trakcie jego użytkowania.

Developing digitisation of the automotive sector inevitably transforms and broadens the notion of technical information, which now refers to a wider data typology, including both traditional repair and maintenance information (RMI), but also data generated by a vehicle in use.

Przez ostatnie lata producenci samochodów nie brali pod uwagę potrzeb niezależnych operatorów działających na różnych poziomach łańcucha dostaw, ograniczając im zakres i dostępność informacji technicznych. **Jednym z podstawowych naruszeń obserwowanych w tym obszarze było stawianie sieci autoryzowanych jako punktu odniesienia w obszarze nadawania dostępu do informacji technicznych niezależnym operatorom, kopiując zakres danych, metody przeszukiwania oraz sposoby dostępu do informacji i traktując w ten sam sposób niezależnych operatorów niezależnie od ich (wielomarkowych) modeli biznesowych oraz specyficznej funkcji jaką pełnią w ekosystemie jakim jest niezależny rynek motoryzacyjny.**

Jednakże należy mieć na uwadze, że podczas gdy warsztat działający na poziomie detalicznym potrzebuje dostępu do informacji technicznych i informacji nt. części potrzebnych do wykonania konkretnej usługi naprawy lub serwisowania pojazdu (konkretna naprawa danego pojazdu w danym momencie), to niezależni dystrybutorzy części, producenci urządzeń

National competition authorities (NCAs) highlighted the importance of access to technical information, which was reflected in Commission's Evaluation Report[2]. Other independent studies proved that authorised garages had better access to vehicle data in comparison to their independent competitors[3].

Practices employed by VMs in the last 10 years show that a revised MVBER framework should in first place adapt the conditions of access to technical information to the specific needs of particular independent operators and serve as a foundation to future EU framework that will enable a comprehensive battle against discriminatory practices distorting competition by technological means.

In the last years VMs didn't take into account the needs of independent operators acting on various levels of the supply chain, restricting the access and availability of technical information to them. **One of the major infringements was putting authorised networks as a benchmark when granting access to technical information to independent operators, by copying the scope of data, search methods and means of access, without taking into consideration different (multi-brand) business models of independent operators and the specific role they play in the aftermarket ecosystem.**

It shall be kept in mind that while independent operator operating on a retail level needs access to technical information and spare parts identification data needed for a specific car repair or servicing (a particular service at a given moment of time), independent parts distributors, garage equipment producers and data publishers need data enabling them to offer tools,

[2] Commission Evaluation Report on the operation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010, SWD(2021) 112 final, of 28 May 2021.

[3] Market developments in the distribution of new motor vehicles and spare parts and the provision of after-sales services under Regulation 461/2010 of 27 May 2010, p. viii.

diagnostycznych i firmy zajmujące się gromadzeniem oraz publikacją danych mają za zadanie dostarczać narzędzia, wielomarkowe katalogi części zamiennych i/lub ustandaryzowane bazy danych RMI na potrzeby funkcjonującego rynku obejmującego obecnie blisko 320 milionów pojazdów poruszających się po europejskich drogach, umożliwiając tym samym **jakąkolwiek** naprawę pojazdu, która może zostać zlecona niezależnemu warsztatowi.

Dlatego też, gdy producent samochodu używa jako punktu odniesienia wymogów dla detalistów definiując na ich podstawie warunki dostępu do informacji technicznych, IAM w efekcie ma bardzo ograniczone możliwości działania. Te problemy powinny zostać rozwiązane w ramach zmian w przyszłych przepisach MVBER.

multi-brand catalogues of parts and/or standardised RMI databases for the needs of a market encompassing now nearly 320 million vehicles on the European roads, making thus possible **any** car repair that may be commissioned to an independent garage.

Therefore, when a VM sets requirements for the retailers as a benchmark for defining conditions of access to technical information, IAM has limited scope of operation. These problems shall be solved within the revision process of the future MVBER framework.

PROBLEMY Z JAKIMI BORYKAJĄ SIĘ NIEZALEŻNI OPERATORZY

PROBLEMS OF INDEPENDENT OPERATORS

a) **Zakres:** Producenci części osadzają pewne podzbiory informacji technicznych (np. wartości docelowe baterii, diagnostyczne kody błędów) w różnych narzędziach i instrumentach. Np. kody błędów są obecnie osadzone w narzędziach diagnostycznych autoryzowanych przez producentów samochodów/algorytmach lub paczkach informacji diagnostycznych w formie zagregowanej. Wartości docelowe napięcia baterii nie są już dostępne i często można je sprawdzić wyłącznie przy użyciu urządzenia diagnostycznego producenta samochodu. Niektóre informacje z zakresu RMI są zawarte w „biuletynach serwisowych" i są udostępniane wyłącznie sieciom autoryzowanym. Niektórzy producenci samochodów zmuszają niezależnych operatorów do zakupu całej paczki informacji diagnostycznych pomimo tego, że niektórzy z nich potrzebują wyłącznie pakietu danych RMI. **W efekcie informacje potrzebne niezależnym operatorom w danym momencie nie są udostępniane w łatwy i przystępny sposób, również za pośrednictwem platform producentów samochodów. Ten problem będzie narastał w związku z rosnącym postępem technologicznym.**

a) Scope: VMs put certain subsets of technical information (e.g. battery target values, diagnostic fault codes) in various tools and instruments. For example, fault codes are now embedded in VMs authorised diagnostic tools/algorithms or technical information packages. Battery target values are no longer available and may be often checked only by means of a VM authorised diagnostic tool. Some RMI information is included in "service bulletins" and is made available to authorised garages only. Some VMs force independent operators to buy whole information packages despite the fact that they only need the RMI part. **As a result information needed at hand is not made available to independent operators in an easy and accessible way, also by means of VMs platforms. This problem will aggravate due to the ongoing technological development.**

Jako rozwiązanie proponujemy umożliwienie niezależnym operatorom dostępu do „surowych" informacji technicznych w łatwy i przystępny sposób, bez opóźnień czasowych, nie za pośrednictwem produktu, usługi czy też urządzenia diagnostycznego producenta samochodu lub w wyniku przeprowadzonego testu diagnostycznego. Taki dostęp musi zawierać wartości odniesienia oraz rysunki (przynajmniej te, które nie są oparte na innych wartościach lub obliczeniach pokładowych lub nie są związane z komunikacją narzędzia diagnostycznego lub specjalistycznych identyfikatorów pojazdu) oraz które są technicznie odpowiednie do wyodrębnienia i publikacji, niezależnie od ich pochodzenia lub przeznaczenia.

Our proposed solution encompasses enabling independent operators access to "raw" technical information in an easy and accessible way, without latencies, not by means of a product, service or tool belonging to the VM or as a result of a diagnostic test. Such access must contain reference values and drawings (at least those that are not based on other values or on-board calculations or are not related to the communication of the diagnostic tool specific vehicle identifiers) and which are technically suitable to be extracted and published, irrespective of their source or purpose.

b) **Metody wyszukiwania:** funkcje wyszukiwania na wielu stronach/portalach producentów samochodów są tak skonstruowane, że w wielu przypadkach okazują się bezużyteczne dla niezależnych operatorów działających na różnych poziomach łańcucha dostaw. Niezależni operatorzy najczęściej korzystają z zasobów producentów samochodów w celu pozyskania informacji niezbędnych do napraw i/lub identyfikacji części. Jednakże by uzyskać do nich dostęp często potrzebny jest numer VIN, a ten jest dostępny jedynie dla warsztatu (gdy ten otrzyma zlecenie naprawy konkretnego pojazdu), czyli na poziomie detalicznym. Jako że numery VIN nie są ogólnodostępne, niezależni operatorzy działający upstreamowo, jak np. firmy zajmujące się gromadzeniem i publikacją danych czy dystrybutorzy, mają utrudnione zadanie. Alternatywne metody wyszukiwania, np. oparte na opisie pojazdu lub „cechach produktu", nie są (już) dostępne.

b) Search methods: the construction of search functions on many VMs websites/portals makes them useless for independent operators of various levels of the supply chain. Independent operators use the VMs resources most often to get information necessary for car repair and/or parts identification. However, in order to get access to it VIN number is often necessary and this is something available to a repair garage only (once a repair of a particular car is commissioned), i.e. on the retail level. As VIN numbers are not widely available, independent operators of the upstream channel, e.g. data publishers or parts distributors have a difficult task. Alternative search methods, e.g. based on vehicle description or "product features" are not available (any more).

Producenci pojazdów umożliwili niezależnym operatorom dostęp do swoich baz za pośrednictwem elektronicznych interfejsów. Niestety okazuje się, że te interfejsy są często opracowane w taki sposób by udzielać ograniczonego dostępu do zestawów danych wcześniej określonych przez producenta pojazdu. Niezależni operatorzy nie mają więc podglądu całego zakresu informacji technicznych, a tym samym możliwości połączenia ich ze swoim know-how/innowacyjnością. Teraz to producent samochodu określa „zawartość koszyka". W rezultacie niezależni operatorzy nie mają pełnego dostępu do informacji technicznych.

VMs granted independent operators access to their databases by means of an electronic interface. Unfortunately, it turns out that these interfaces are often designed in a way to grant restricted access to data predefined by VM. Independent operators thus don't have an outlook on the whole scope of technical information and therefore, have no possibility to link it to their know-how/innovativeness. It is the VM who defines the „basket". As a result, independent operators don't have full access to technical information.

c) Aktualizacja informacji technicznych: Producenci pojazdów dokonują aktualizacji zasobów poprzez swoje portale/strony. Jest to jak najbardziej słuszna opcja dla warsztatów, które odwiedzają te strony przy okazji każdego indywidualnego zlecenia naprawy pojazdu. Takie aktualizacje (np. zmiana wartości momentu obrotowego z 30% do 40%, informacja o konieczności wymiany filtra po przejechaniu 80 tys. km zamiast 100 tys. km) nie są wyróżnione, ale pojawiają się w bazie danych bez uprzedzenia. Dla dystrybutorów lub wydawców baz danych nie jest to korzystne rozwiązanie, ponieważ nie mają informacji odnośnie tego, jakie dane zostały zaktualizowane i kiedy to nastąpiło. Skutkuje to tym, że ich katalogi i bazy danych nie są aktualizowane, co może powodować ewentualne błędy oraz późniejsze problemy z gwarancjami. Obecnie utrzymanie aktualności baz danych i katalogów poprzez stałe i kosztowne zarazem wyszukiwanie aktualizacji to jak „szukanie igły w stogu siana". Rozwiązaniem tej sytuacji byłoby zastosowanie aktywnej komunikacji zmian wprowadzanych przez producentów samochodów, w szczególności w stosunku do wydawców danych i publikowanie ich na dedykowanych landing page'ach lub w oddzielnych dokumentach tak by umożliwić niezależnym operatorom aktualizację własnych baz danych.

c) Updates of technical information: VMs update their resources via their portals/websites. It is a very good option for repair garages who enter the databases every time they get an individual car repair service to be performed. Such updates (e.g. the change of torque from 30% to 40%) are not highlighted and appear in the database without prior notice. It is not the best option for parts distributors and data publishers, as they don't get the information about what data has been updated and when. As a result, their catalogues and databases are not updated, which may lead to potential errors and warranty issues. Keeping the databases and catalogues up-to-date by means of constant search for updates is expensive and may be compared to looking for a needle in a haystack. Introduction of an active communication of the updates and publishing them on dedicated landing pages or in separate documents so as to enable independent operators to update their own databases would be a good solution.

d) Format dostępu do danych: Wydawcy wielomarkowych baz danych zawierających informacje nt. naprawy nie otrzymują informacji technicznych lub informacji identyfikacyjnych części w formacie umożliwiającym ich pobranie oraz przetwarzanie maszynowe. W związku z tym przetwarzanie danych musi odbywać się ręcznie (!) co ma swoje konsekwencje nie tylko w jakości produktu, lecz również przekłada się na zmniejszenie efektywności działania.

d) Data access format: Data publishers of databases containing RMI don't get technical information or parts identification data in a format enabling their download and machine processing. Therefore, data processing must be done manually (!) which affects the quality of the product and lowers the effectiveness of operation.

e) Opłaty za dostęp do RMI. W swoim sprawozdaniu z 2016 r. w sprawie funkcjonowania systemu dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów Komisja zauważyła wiele nierozwiązanych problemów, które wykraczają poza zakres prawodawstwa dotyczącego homologacji typu.

e) Fees for RMI access. In its report of 2016 on the functioning of the vehicle repair and maintenance information access regime, the Commission noticed many unsolved problems, which go beyond the scope of the type-approval legislation.

Wśród nich wymienia się "określenie poziomu opłat" oraz "wytyczne w sprawie przydatnych i wzajemnie akceptowalnych praktyk negocjowania umów, w tym (…) odpowiednie nakładane opłaty"[4]. Producenci pojazdów mogą twierdzić, że wynagrodzenie ma charakter opłaty licencyjnej, powinno więc odzwierciedlać ich wkład w opracowanie bazy danych, jak również ekonomiczną wartość danych dla ich użytkownika. **Niemniej, wysokość opłat nie może zniechęcać do dostępu do takich informacji technicznych poprzez nieuwzględnianie zakresu, w jakim niezależny operator z nich korzysta.** Jako że to producent samochodu tworzy bazę danych na użytek warsztatów zrzeszonych w swojej autoryzowanej sieci, **wynagrodzenie powinno ograniczać się do uwzględnienia kosztów nadania dostępu [5]**. Wynika to z orzeczenia TSUE z 25 listopada 2004 r. w sprawie nr C-109/03 - KPN/Telecom. Dlatego też należałoby odpowiednio zaktualizować Wytyczne Sektorowe, by takie sytuacje nie miały miejsca.

One of them is the „definition of the fee level" and „guidance on a practical and mutually acceptable approach to contract negotiations, including (…) reasonable fees that can be charged and reasonable metrics on which fees should be based"[4]. VMs may claim that the fee has the character of a license fee and thus should reflect their effort in the preparation of the database, as well as the economic value of the data for their user. **Nonetheless, the level of the fee may not discourage from access to such technical information by not taking into consideration the scope of the data used by the independent operator.** As VMs create their databases for their authorised networks, **the fee shall include only the cost of granting access[5].** This follows from a decision of CJEU of November 25, 2004, Case C-109/03 - KPN/Telecom. Supplementary guidelines shall be adapted accordingly so as to avoid such situations.

f) Odniesienia: Odniesienie w pkt. 65, 66 i 67 Wytycznych Sektorowych do rozporządzenia 715/2007 powinny zostać zaktualizowane o informacje dot. aktualnych przepisów homologacyjnych tj. rozp. 858/2018.

f) References: The reference in paragraphs 65, 66 and 67 of SGL to regulation 715/2007 shall be updated by information on the current type-approval framework, i.e. regulation 858/2018.

g) Elektroniczne Moduły Kontrolne (ECU): Jak wskazały krajowe organy ds. konkurencji, dostęp do informacji związanych z usługami naprawy elektronicznych modułów kontrolnych pojazdów silnikowych, włączając w to wszystkie cechy odnoszące się do bezpieczeństwa, powinny zostać uznane za informacje techniczne i tym samym być udostępniane niezależnym operatorom.

g) Electronic Control Units (ECUs): As indicated by NCAs, access to information related to repairing of ECUs of motor vehicles, including all safety features, shall be deemed as technical information and thus be available to independent operators.

[4] Sprawozdanie Komisji Europejskiej dla Parlamentu i Rady w sprawie funkcjonowania systemu dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów dostępne: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0782&from=EL, pkt 6.

[5] Wynika to z decyzji TSUE z 25 listopada 2004 r., sprawa nr C-109/03 - KPN/Telecom.

[4] Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the functioning of the vehicle repair and maintenance information access regime, 9.12.2016, COM(2016) 782 final; available at https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0782&from=EN, point 6.

[5] This follows from the decision of the CJEU of November 25, 2004, Case C-109/03 - KPN/Telecom.

Adam Kapek

Członek Zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

Board Member of the Association of Automotive Parts Distributors and Producers

Przepisy MVBER regulują konkurencję na rynku serwisowania i napraw oraz sprzedaży części zamiennych. Pamiętajmy, że branża to system naczyń połączonych – przepisy te mają ogromne znaczenie dla warsztatów i wpływ na ich działalność. Warsztaty jako bezpośredni klienci dystrybutorów korzystają z możliwości naprawy i serwisowania pojazdów w okresie obowiązywania gwarancji, dostępu do informacji technicznych oraz do szerokiego asortymentu części zamiennych. Dodajmy do tego aspekt konsumencki, a mianowicie wolność wyboru miejsca naprawy pojazdu oraz części do niej użytych (oczywiście pod pewnymi warunkami). Zachwianie jednego z elementów łańcucha wartości będzie tutaj miało wpływ na pozostałych uczestników rynku.

Raport Komisji wykazał wiele nieprawidłowości, zarówno w obszarze dostępu do danych, nadużyć w zakresie zapisów gwarancyjnych. Co zaskakuje natomiast to fakt, że pomimo zidentyfikowania wielu nieprawidłowości, w ostatecznym rozrachunku KE nie podjęła zbyt wielu działań mających na celu poprawę sytuacji, a ostateczny kształt propozycji zmiany przepisów MVBER nie zawiera wielu działań naprawczych.

Jak oceniamy proste przedłużenie przepisów o 5 lat? Na pewno branżę cieszy fakt, że przepisy MVBER nie zostaną zapomniane. Będą dalej obowiązywać i regulować konkurencję na rynku napraw i serwisowania pojazdów oraz sprzedaży części zamiennych. Natomiast po tak długim okresie sprawdzania funkcjonowania tych przepisów na rynku motoryzacyjnym branża oczekiwała bardziej zdecydowanych zmian w tym obszarze. Postęp technologiczny idzie zbyt szybko do przodu byśmy mogli czekać kolejne 5 lat na kolejną rewizję przepisów.

MVBER regulates competition in the market of car servicing and repair and the sale of spare parts. Keep in mind that the industry is a system of communicating vessels - these regulations are of great importance to workshops and affect their business. As direct customers of distributors, workshops benefit from the ability to repair and service vehicles during the warranty period, access to technical information and a wide range of spare parts. Add to this the consumer aspect, namely the freedom to choose where the vehicle is repaired and what parts are used for its repair (under certain conditions, of course). A shake-up of one element of the value chain here will affect other market participants.

The Commission's report showed many irregularities, both in the area of access to data, abuse of warranty provisions. What is surprising, however, is that despite the identification of many irregularities, in the end the EC did not take much action to improve the situation, and the final form of the proposal to amend the MVBER regulations does not include many corrective actions.

How do we view the simple 5-year extension of the regulation? Certainly, the industry is pleased that MVBER will not be forgotten. The regulation will continue to apply and regulate competition in the market for vehicle repair and servicing and spare parts sales. On the other hand, after such a long period of checking the functioning of these regulations in the automotive market, the industry expected more decisive changes in this area. Technological progress is moving too fast for us to wait another five years for another revision of the provisions.

NOWE WYZWANIA
NEW CHALLENGES

Przełomowy rozwój technologii cyfrowych i ich szybka integracja w pojazdach oraz działaniach z zakresu naprawy i serwisowania pociąga za sobą nowe wyzwania dla niezależnych operatorów. W tej perspektywie szczególnie istotne wydają się następujące problemy:

a) **Kodowanie części zamiennych:** Wykorzystanie kodów QR/RFID oraz specjalistycznego oprogramowania do aktywacji części zamontowanych w pojeździe jest praktyką stosowaną przez producentów pojazdów do kontroli sprzedaży części zamiennych prowadzącą do ich „zniewolenia". W kontekście oceny rozporządzenia MVBER krajowe organy ds. konkurencji wskazały, że producenci samochodów zaczęli stosować tego typu kody konieczne do identyfikacji części zamiennej przez oprogramowanie pojazdu w celu jej aktywacji [6]. Nowe metody zarządzania (identyfikowalnością) częściami oraz rozwój własnych technologii kontroli bezpieczeństwa (w pojeździe i osadzonych w częściach zamiennych) są wykorzystywane przez producentów samochodów z myślą o wprowadzaniu nowych środków ograniczających. O ile wspieramy kwestie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa celem zapewnienia właściwego funkcjonowania pojazdu i zachowania integralności jego systemów to pragniemy podkreślić, że metody te nie powinny negatywnie wpływać na przystępność cenową, dostępność, terminowość i nieograniczony wybór konsumenta usług naprawy i serwisowania pojazdów, co z kolei wymaga od niezależnych operatorów silnego wsparcia w celu utrzymania ich zdolności konkurowania na rynku pod względem ceny, jakości i innowacyjności oferowanych usług. Przepisy powinny gwarantować to, że zabezpieczenia wprowadzane przez producentów pojazdów nie będą ograniczać niezależnym operatorom możliwości montowania części (zarówno OE, jak i oferowanych na rynku niezależnym).

The breakthrough in the digital technologies development and their quick interaction with the vehicles and repair and maintenance services brings new challenges for the independent operators. The following problems seem crucial in this perspective:

a) **Spare parts coding:** The use of QR/RFID codes and specific software to activate parts assembled in a vehicle is a practice employed by VMs to control the sale of spare parts, leading to making them „captive". When evaluating the MVBER regulation, NCAs pointed that VMs started using such codes necessary for the identification of a spare part by a software of the vehicle in order to activate it[6]. New methods of parts identification management and development of own technologies of security control (embedded in the vehicle and in the spare parts) are employed by VMs with a view of introducing new restrictive measures. We support the security measures guaranteeing proper functioning of the vehicle and keeping the integrity of its systems, but we would like to stress that these measures should not negatively affect the price affordability, availability, timeliness and unrestricted consumer choice of car repair and servicing offer, which in turn requires strong safeguards from independent operators to keep their ability to compete on the market in terms of price, quality and innovativeness of the services they offer. Provisions should ensure that the safety measures introduced by VMs should not impede the independent operators ability to install spare parts (both OE and IAM).

[6] Podsumowanie materiałów zebranych przez krajowe organy ds. konkurencji w ramach oceny rozporządzenia nr 461/2010, str. 10

[6] Summary of the contributions of the National Competition Authorities to the evaluation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010, p. 10.

Wiele przykładów pokazuje, że obecnie producenci samochodów udostępniają kody aktywacyjne wyłącznie swoim autoryzowanym sieciom naprawczym, a sam proces aktywacji musi się odbywać z użyciem autoryzowanego przez nich narzędzia diagnostycznego. Niezależni operatorzy nie mając dostępu do tych kodów nie mają możliwości montażu w pojeździe części oryginalnych lub porównywalnej jakości.

b) **Samochód jako „czarna skrzynka":** Uczestnicy rynku wskazywali na poważne problemy w obszarze dostępu do podstawowych informacji od producentów pojazdów potrzebnych do identyfikacji konkretnego pojazdu oraz cech jego wyposażenia. **Znajomość podstawowych funkcji, w jakie wyposażony jest pojazd, jest kluczowa dla jakiejkolwiek usługi naprawy czy serwisowania pojazdu lub wymiany części zamiennej.** Na przykład warsztat musi być świadomy obecności systemu ADAS w pojeździe, jak również posiadać wiedzę jak przeprowadzić naprawę/wymianę części mających powiązanie z czujnikami tego systemu. Często dopiero w trakcie naprawy okazuje się, że obecność danego systemu/funkcjonalności wpłynie na proces naprawy. Jest wiele przykładów czynności naprawczych/serwisowych, których nie można odpowiednio przeprowadzić ze względu na niewystarczającą ilość informacji na temat wyposażenia pojazdu. Potrzebna jest "karta danych" dla każdego pojazdu, w której powinny być zawarte podstawowe informacje nt. wbudowanych systemów oraz informacje konfiguracyjne uzyskane na podstawie numeru VIN. Ponadto ważna jest również wiedza o później dodanych modyfikacjach i przeprowadzonych naprawach (po tym jak pojazd opuścił fabrykę). Współczesne pojazdy mogą być dowolnie modyfikowane w trakcie użytkowania, wszystko zależy od potrzeb kierowcy (np. dodanie haka holowniczego, aktywacja ADAS itp.). Dlatego też tak ważne jest dla niezależnych operatorów by mogli mieć dostęp do tego typu informacji, a nawet sami je aktualizować. By wspierać tę możliwość, wszyscy operatorzy powinni dokonywać tzw. ponownej dokumentacji za każdym razem, gdy w budowie i konfiguracji pojazdu zostanie wprowadzona zmiana.

Many examples show that VMs now make the activation codes available only to authorised repair networks and the activation process must be performed via the VM authorised diagnostic tool. Independent operator deprived from the access to activation codes can't install original or matching quality spare parts in the vehicle.

b) **Vehicle as a „black box":** Market participants indicated serious problems in the area of access to basic information needed for the identification of a given car and it's equipment features. **The knowledge of basic functions of the vehicle is necessary for any car repair or servicing or part replacement.** For example, a workshop must be aware of the presence of ADAS in the vehicle, as well as know how to perform a repair/replacement of parts related to the sensors of this system. It is very often the case that it becomes evident in the middle of the repair service that the presence of a given system/function will affect the repair process. There are many examples of servicing/repair activities which cannot be performed due to the insufficient information on the vehicle equipment. We need a „data card" for each vehicle, which shall contain basic information on the in-built systems and configuration information obtained on the basis of VIN number. Also the knowledge on the later modifications and repairs performed (after the car leaves the assembly line) is also important. Modern cars can be freely customised during their life-cycle, everything is a matter of the driver's needs (e.g. the towing hook, ADAS activation, etc.). Therefore it is imperative for independent operators to have access to such information and even update it themselves. In order to support this opportunity, all operators shall perform the so-called "redocumentation" every time they introduce any changes in the build or the configuration of the vehicle.

c) **Pojazdy elektryczne/hybrydowe.** Rosnąca liczba pojazdów elektrycznych rodzi nowe problemy, gdyż producenci pojazdów mają tendencję do blokowania dostępu do krytycznych informacji technicznych dot. napraw i utrzymania baterii. Jest to o tyle problematyczne, że bateria jest elementem krytycznym pod względem bezpieczeństwa, będąc zarazem kluczowym elementem pojazdu elektrycznego. Dostęp do wewnętrznych parametrów modułu zasilającego jest niezbędny do określenia wydajności baterii i potencjalnych działań naprawczych. Na ten moment niezależni operatorzy nie mają dostępu do tego typu informacji. To samo tyczy się dostępu do szkoleń z zakresu napraw i utrzymania baterii pomimo tego, że ich naprawa wiąże się np. z ryzykiem porażenia prądem. Takie ograniczenia uniemożliwiają niezależnym operatorom przeprowadzanie tego typu napraw, jednocześnie ograniczając możliwości rozwoju na rosnącym rynku napraw i serwisowania pojazdów elektrycznych.

d) **Informacje techniczne dot. ADAS powinny być objęte zakresem MVBER.** Zaawansowane systemy wspomagania kierowcy (ADAS) stają się stałym elementem wyposażenia współczesnych pojazdów, m.in. ze względu na ich znaczenie w procesie poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowania pojazdu. Choć rozwój nowych technologii powinien być przyczynkiem do stwarzania nowych możliwości świadczenia usług serwisowania i napraw pojazdów, działania producentów pojazdów to skutecznie ograniczają.

- Wykorzystanie narzędzi diagnostycznych – powinna istnieć możliwość wykorzystywania wielomarkowych urządzeń diagnostycznych do kalibracji systemów ADAS. By to było możliwe, aftermarketowe urządzenia diagnostyczne powinny mieć takie same prawa dostępu jak te autoryzowane przez producenta samochodu, by móc diagnozować pojazd mając jednocześnie dostęp do back-endu producenta samochodu.

c) **Electric/hybrid vehicles.** The growing number of electric vehicles brings new problems, since VMs have a tendency to block access to critical technical information related to repair and maintenance of batteries. Battery is a safety critical element, being at the same time the key element of the electric vehicle. Access to internal parameters of the battery module is necessary to define the battery performance and potential repair measures. For the time being independent operators have no access to such data. The same is with access to training on battery repair and maintenance, even though the repair of a battery always brings some risks, e.g. exposure to high voltages. Such restrictions hinder independent operators the possibility to conduct such repair services, restricting at the same time opportunities for development on the growing market of electric vehicles repair and servicing.

d) **Technical information on ADAS should be included in the scope of MVBER.** Advanced driver assistance systems (ADAS) are becoming part of modern vehicles, mainly for enhancing driving safety and comfort. Even though, the development of new technologies should trigger new possibilities of rendering services of car repair and maintenance, VMs prevent it.

- Use of diagnostic tools – there should be a possibility to use multi-brand diagnostic tools to calibrate ADAS. In order to make it possible, aftermarket diagnostic tools should have the same access rights as those authorised by the VMs, in order to be able to test the car having at the same time access to the VMs back-end.

- Osadzanie funkcji kalibracji systemów ADAS w narzędziach diagnostycznych producentów samochodów – te możliwości są osadzane bezpośrednio w autoryzowanych urządzeniach, a informacje wspierające proces kalibracji nie są udostępniane producentom wielomarkowych urządzeń diagnostycznych.

e) **Kryteria wydajności/procedury badań dla olejów i środków smarnych.** Producenci samochodów ograniczają udostępnianie istotnych informacji mogących wspierać rozwój niezależnych producentów części/producentów olejów i środków smarnych, uzasadniając to twierdzeniem, że tego typu informacje są istotne wyłącznie dla warsztatów autoryzowanych. W efekcie niezależni producenci części/producenci olejów i środków smarnych nie mają wystarczających informacji odnośnie tego czy ich produkt spełnia wymogi danego pojazdu. W takich przypadkach wymagane informacje obejmują kryteria wydajności/procedury badań, które należy spełnić by produkt spełniał swoją funkcję w pojeździe.

Postęp technologiczny oraz rozwój cyfryzacji w pojeździe, funkcjonalności pokładowe, jak również procesy z zakresu napraw i serwisowania pojazdów drastycznie zmieniają sposób świadczenia usług napraw i serwisowania pojazdów. Szeroki wachlarz technologii, w tym sztuczna inteligencja, przetwarzanie brzegowe, wsparcie cyfrowe oraz media, zmieniają pojazdy w połączone komputery na kołach. W tym kontekście ryzyko ograniczonego lub niewystarczającego dostępu do danych generowanych przez kierowcę podczas użytkowania pojazdu będzie głównym wyzwaniem dla operatorów niezależnego rynku motoryzacyjnego. Choć producenci samochodów uznali konieczność umożliwienia niezależnym operatorom pewnej formy dostępu do danych pokładowych, to ich intencją jak dotąd było pokierowanie komunikacji z pojazdem za pośrednictwem kontrolowanych przez nich serwerów, w oparciu o rozwiązanie ExVe lub też ADAXO[7]. W ramach tego systemu producent pojazdu pozostaje pośrednikiem zyskując rolę „kontrolera dostępu", jako że wszelkie dane i funkcje są przekazywane za pośrednictwem serwera pozostającego pod jego kontrolą. W ten sposób może on kontrolować rodzaj i jakość danych, funkcji i zasobów pojazdu udostępnianych niezależnym operatorom.

- Embedding the function of ADAS calibration in VMs diagnostic tools – these functions are embedded directly in VMs diagnostic tools and information supporting the calibration process is not shared with producers of multi-brand diagnostic tools.

e) **Criteria of performance/test procedures for lubricants.** VMs restrict sharing crucial information that may support the development of independent parts producers/producers of lubricants by claiming that such information is important only for authorised garages. As a result, independent producers of parts/lubricants don't have sufficient information on whether their product meets the criteria of a given vehicle. In such cases the necessary information includes the performance criteria/test procedures which must be met for a product to correctly function in the vehicle.

Technological and digital development of the vehicle, in-vehicle functionalities, as well as repair and maintenance processes drastically change the way repair and maintenance services are rendered. Wide range of technologies, including AI, edge computing, digital support and media change connected vehicles into computers on wheels. In this context, the risk of restricted or insufficient access to data generated by the driver while using a car, will be the main challenge for independent operators. Even though VMs acknowledged the need to grant independent operators some kind of access to in-vehicle data, their intention was directing the communication via servers controlled by them, based on the ExVe or ADAXO [7] solution. Within this system, the VM remains the intermediary getting the role of the "gatekeeper" , since all data and functions are streamed via the server being under the VMs control. This way they can control type and quality of vehicle data, functions and resources made available to independent operators.

[7]Stanowisko ACEA, access to in-vehicle data, listopad 2021 r.; stanowisko ACEA "Access to vehicle data for third-party services" grudzień 2016 r. oraz stanowisko VDA "Access to the vehicle and vehicle generated data, 19 września 2016 r.

[7] ACEA position paper, access to in-vehicle data, November 2021; ACEA position paper "Access to vehicle data for third-party services" December 2016 and VDA position paper "Access to the vehicle and vehicle generated data, 19 September 2016.

Model ExVe ma swoje wady, gdyż uniemożliwia niezależnym operatorom dostęp do danych pojazdu i interakcję z kierowcą w sposób bezpośredni, prowadzoną w czasie rzeczywistym i w pełnym zakresie, w celu oferowania usług mobilnych. Dla kontrastu producenci samochodów mają nieograniczony dostęp do danych pojazdu w czasie rzeczywistym. Mają również możliwość ograniczenia usług z zakresu naprawy i serwisowania pojazdów do tych oferowanych w swoich autoryzowanych sieciach lub przez swoich partnerów.

Niezależni operatorzy stanowią jedyną konkurencję dla autoryzowanych sieci naprawczych. Zdolność niezależnych warsztatów do skutecznego konkurowania z sieciami autoryzowanymi zależy od ich nadrzędnych dostawców produktów i usług, oferujących aftermarketowe części zamienne, wielomarkowe bazy danych RMI, narzędzia diagnostyczne, jak również szkolenia. Stała, ulepszana dostępność tych produktów i usług powinna być zatem celem przyszłych ram prawnych dot. konkurencji.

Niezależni operatorzy stanowią jedyną konkurencję dla autoryzowanych sieci naprawczych. Zdolność niezależnych warsztatów do skutecznego konkurowania z sieciami autoryzowanymi zależy od ich nadrzędnych dostawców produktów i usług, oferujących aftermarketowe części zamienne, wielomarkowe bazy danych RMI, narzędzia diagnostyczne, jak również szkolenia. Stała, ulepszana dostępność tych produktów i usług powinna być zatem celem przyszłych ram prawnych dot. konkurencji.

Wraz z szybkim rozwojem technologii łączności w nowych pojazdach, która obecnie jest prowadzona wyłącznie za pośrednictwem serwerów producentów samochodów, pojawiają się nowe możliwości oferowania dodatkowych usług i interakcji z kierowcą. Dzięki preferencyjnym warunkom dostępu do danych pokładowych i zasobów producenci pojazdów mają tutaj uprzywilejowaną pozycję względem niezależnych operatorów.

ExVe model has faults, since it disables the independent operators access to in-vehicle data and hinders direct interaction with the driver held in real time and in full scope in order to offer mobility services. By contrast, VMs have unrestricted real time access to vehicle data. They also have the possibility to restrict the services of car repair and maintenance to those offered in their authorised networks or by their partners.

Independent operators are the only competitors to authorised repairers. The ability of independent repairers to effectively compete with their authorised counterparts depends on their suppliers of products and services, offering aftermarket spare parts, multi-brand RMI databases, diagnostic tools and training. Constant, improved accessibility of these products and services shall be thus the aim of future competition law framework.

Independent operators are the only competitors to authorised repairers. The ability of independent repairers to effectively compete with their authorised counterparts depends on their suppliers of products and services, offering aftermarket spare parts, multi-brand RMI databases, diagnostic tools and training. Constant, improved accessibility of these products and services shall be thus the aim of future competition law framework.

Along with the rapid development of connectivity technology in new vehicles, which is now conducted solely via VMs servers, new possibilities of offering new services and interaction with the driver occur. Owing to preferential conditions of access to in-vehicle data and resources, VMs are on a privileged position compared to independent operators.

SERWISOWANIE I NAPRAWA POJAZDU W OKRESIE GWARANCJI

CAR SERVICING AND REPAIR DURING THE WARRANTY PERIOD

Jak wskazała Komisja, umowy dystrybucji selektywnej zawierane pomiędzy producentami samochodów a ich autoryzowanymi sieciami naprawczymi mogą być przedmiotem wyłączeń spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję pod warunkiem, że takie wyłączenie nie będzie warunkować zachowania gwarancji producenta pojazdu wykonywaniem usług naprawy i serwisowania pojazdów wyłącznie w autoryzowanej sieci naprawczej. **Tak samo gwarancje nie mogą zawierać wymogu stosowania części sygnowanych logo producenta samochodu do wymian nie objętych warunkami gwarancji.**

Komisja jasno wskazała, że tego typu ograniczenia mogą wpływać na ograniczanie zdolności funkcjonowania niezależnych operatorów skutkując zamykaniem alternatywnych kanałów produkcji i dystrybucji części zamiennych, co z kolei przełoży się na koszty napraw i serwisowania ponoszone przez konsumentów [8]. W związku z tym porozumienia dot. dystrybucji selektywnej podchodzą pod art. 101(1) TFUE, jeżeli dostawca i/lub członkowie sieci autoryzowanej, bezpośrednio lub pośrednio wprowadzają klientów w błąd sugerując im, że utracą gwarancję w momencie przeprowadzania napraw i serwisowania pojazdów u niezależnego operatora.

Ta zasada stosuje się niezależnie od tego czy tego typu nadużycie dotyczy gwarancji podstawowej czy rozszerzonej.

Proces konsultacji społecznych pokazał, że nadużywanie postanowień gwarancyjnych nadal ma miejsce na wielu niezależnych rynkach europejskich. Blisko 40% ograniczeń wertykalnych identyfikowanych przez krajowe organy ds. konkurencji stanowią naruszenia postanowień gwarancyjnych, podczas gdy 49% respondentów biorących udział w konsultacjach wskazało, że spotkali się z tego typu ograniczeniami we własnych umowach[9].

As indicated by the Commission, selective distribution agreements concluded between VMs and their authorised repair networks may be subject to exemptions from the prohibition of competition restricting agreements, provided that such exemption will not result in conditioning the VMs warranty by performing car repair and maintenance in VMs authorised network only. **What's more, warranties may not be dependent on the requirement to use spare parts with VMs logo for the performance of a repair outside the scope of the warranty provisions.**

The Commission clearly stated that such restrictions may affect the operation of independent operators resulting in closing alternative channels of production and distribution of spare parts, which will translate into the costs of repair and servicing borne by the consumers[8]. Therefore, selective distribution agreements fall under art. 101(1) TFEU, if the supplier and/or members of authorised network, directly or indirectly, mislead customers suggesting them that they will lose the warranty if their car will be repaired or serviced at an independent garage.

This applies irrespective of the fact whether the abuse pertains to statutory or extended warranty.

The process of public consultation proved that the abuse of warranty terms is still present on many European markets. Nearly 40% of vertical restrictions identified by NCAs comprise the abuse of warranty terms, whereas 49% of respondents indicated that they have encountered such restrictions in their own agreements[9].

[8] European Commission, Commission Evaluation Report on the operation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010, Staff Working Document (SWD) {COM(2021) 264}, 28 May 202, p. 173

[9] Idem, p. 174

[10] Idem p.104

Michał
Herde

Federacja Konsumentów,
prezes Oddziału w Warszawie

Polish Consumers' Association,
President of the Department in Warsaw

Z punktu widzenia konsumentów przepisy MVBER mają ogromne znaczenie dla ich wolności wyboru. To dzięki nim mogą oni serwisować auta na gwarancji w wybranym przez siebie serwisie oraz przy użyciu wybranych przez siebie części. Usługa ta jest oczywiście obwarowana pewnymi wymogami, lecz najprościej rzecz ujmując, to konsument decyduje o tym co dzieje się z jego autem. Usunięcie tych ram prawnych z legislacji miałoby więc negatywne skutki dla gwarancji mobilności milionów zmotoryzowanych Polaków. Aspekt konsumencki tych przepisów jest równie istotny co aspekt biznesowy. Jak wiadomo, jest to system naczyń połączonych, gdzie w przypadku zachwiania równowagi w jednym obszarze, cierpi całokształt.

Należałoby tutaj jeszcze dodać kwestię przepływu informacji dotyczących praw konsumentów. Ponieważ one istnieją, natomiast wielu konsumentów nie zdaje sobie sprawy z przysługujących im benefitów wynikających z obowiązywania MVBER. To w połączeniu ze zwiększeniem egzekwowalności przepisów w odniesieniu do np. przestrzegania zapisów gwarancyjnych powinno nie tylko ułatwić konsumentom codzienne korzystanie z osiągnięć jakie oferuje im motoryzacja, lecz również przełożyć się korzystnie na ten obszar rynku napraw i serwisowania zajmujący się obsługą konsumentów i zapewnianiem im mobilności.

From the point of view of consumers, MVBER provisions are of great importance to their freedom of choice. It is thanks to those that they can have their cars serviced under warranty at the repair garage and with the parts of their choice. This service is, of course, subject to certain requirements, but in the simplest terms, it is the consumer who decides what happens to their car. Removing this legal framework from the legislation would therefore have negative consequences for the mobility of millions of motorized Poles. The consumer aspect of this legislation is as important as the business one. As well known, this is an interconnected system of vessels, where if there is an imbalance in one area, the whole suffers.

It would be appropriate to add here the issue of the flow of information on consumer rights. Because they exist, while many consumers are unaware of the benefits they are entitled to under the MVBER. This, coupled with increased enforceability with regard to, for example, compliance with warranty provisions, should not only make it easier for consumers to take advantage of the advances that the automobile offers them on a daily basis, but should also translate positively into this area of the repair and service market dealing with serving consumers and providing them with mobility.

Raport Ewaluacyjny KE wskazuje, że na 41 respondentów identyfikujących tego typu naruszenie 23 zadeklarowało, że udało się rozwiązać problem w ramach negocjacji, 8 skierowało sprawę do sądu, z czego w 5 przypadkach sąd stwierdził naruszenie europejskiego prawa konkurencji[10].

Kilka krajowych organów ds. konkurencji wskazało, że konsumenci na ogół niechętnie korzystają z usług niezależnych warsztatów w okresie obowiązywania gwarancji lub gwarancji rozszerzonej, jako że producenci samochodów komunikują (bezpośrednio lub pośrednio), że serwisując auto w serwisie niezależnym ryzykują utratą gwarancji. Podkreślają również, że obecne wytyczne dotyczące nadużywania gwarancji nie są wystarczająco jasne, jeśli chodzi o złożone warunki gwarancji lub długie okresy gwarancyjne kierujące właścicieli pojazdów w stronę autoryzowanych warsztatów. Ponadto wskazują, że Wytyczne Uzupełniające mogłyby być jaśniejsze „w odniesieniu do rozróżnienia między gwarancjami podstawowymi, przedłużonymi (jednostronnymi) gwarancjami i przedłużeniami gwarancji (często wystawianymi w połączeniu z umowami serwisowymi)"[11] . Ponadto niektóre właściwe organy krajowe wskazują, że nie jest jasne, czy autoryzowane warsztaty mogą zgodnie z prawem odmówić honorowania gwarancji producenta na cały element pojazdu, jeżeli do wymiany określonej części tego układu użyto części zamiennych innej marki. Podkreślają wreszcie, że klauzule zawarte we wszystkich dokumentach proponowanych konsumentom przez producentów samochodów/autoryzowanych dealerów lub autoryzowane warsztaty (w tym w przypadku pojazdów używanych) powinny jasno określać prawo konsumenta do korzystania z usług niezależnego warsztatu bez utraty korzyści płynących z gwarancji.

The Commission's evaluation report shows that 23 out of 41 respondents identifying such breach, declared that they managed to solve the problem by way of negotiation, 8 initiated court proceedings (in 5 cases the court found the violation of European competition law)[10].

Some NCAs proved that consumers are usually reluctant to use the services of independent repairers within the statutory or extended warranty period, since VMs communicate (directly or indirectly) that this will lead to the loss of warranty. The NCAs also highlight that current guidelines on the warranty abuse are not clear enough when it comes to complex warranty provisions or prolonged warranty terms directing the car owners to authorised garages. Moreover, they indicate that SGL could be more clear in reference to the "differentiation between statutory, extended and prolonged warranties (often issued in connection with servicing agreements"[11]. Moreover, some NCAs state that it is not clear whether authorised repair garages may refuse to acknowledge the warranty on the whole vehicle element if a given part of a questioned element was replaced by a part of a different brand. Finally, they highlight that the clauses included in all documents offered by VMs/authorised dealers or authorised repairers (in the case of used cars) to consumers shall clearly define the right of the consumer to use the services of an independent garage without the risk of losing the warranty benefits.

[11] Idem p.174

SKĄD WYNIKAJĄ PROBLEMY?

- Niepewność co do tego co stanowi "gwarancję". Konsumenci nadal nie są pewni czy ich wolność wyboru pomiędzy warsztatem autoryzowanym a niezależnym jest zagwarantowana w równym stopniu niezależnie od natury gwarancji (podstawowa czy rozszerzona) oraz rodzaju dokumentu, za pomocą którego warunki są komunikowane konsumentowi.

- „Gwarancja mobilności" - pytanie czy inne świadczenia związane z niewłaściwym funkcjonowaniem części lub pojazdu (np. holowanie pojazdu, samochód zastępczy i inne świadczenia wchodzące w zakres "gwarancji mobilności") są uzależnione od stosowania konkretnych części zamiennych do regularnego serwisowania lub naprawy powypadkowej oraz tego czy czynności te zostały przeprowadzone w warsztacie autoryzowanym.

- Niepewność co do interpretacji związku przyczynowego pomiędzy wadą/usterką spowodowaną serwisowaniem/naprawą z użyciem części aftermarketowych w warsztacie niezależnym. Powinno to zostać lepiej sprecyzowane i jaśniej komunikowane klientom. Co więcej, ciężar udowodnienia istnienia takiego związku powinien leżeć na gwarancie – konsumenci nie są w stanie tego technicznie ocenić i wykazać braku istnienia takiej zależności w momencie, gdy producent samochodu odmawia im uznania gwarancji.

- Niedostateczne informowanie konsumentów – konsumenci nie są w pełni świadomi zakresu gwarancji, a niezależni operatorzy nie mają zasobów finansowych na prowadzenie szeroko zakrojonych działań informacyjnych. Producenci samochodów i ich sieci autoryzowane nie powinny zakłócać konkurencji poprzez wprowadzanie konsumentów w błąd, szczególnie w momencie sprzedaży samochodu.

WHERE DO THE PROBLEMS STEM FROM?

- Uncertainty as to what constitutes „the warranty". Consumers are still not certain whether their freedom of choice between the authorised and independent garage is guaranteed independent of the nature of the warranty (statutory or extended) and the type of the document via which the conditions of the warranty are communicated to the consumer.

- "Mobility warranties" – the question is whether other services related to incorrect functioning of the part of a vehicle (e.g. towing, replacement vehicle or other services incorporated in the scope of „mobility warranty") are dependent on the use of particular spare parts for regular servicing or post-accident repair and the fact whether these services have been rendered in an authorised garage.

- Uncertainty as to the interpretation of the casual link between the fault caused by the servicing/repair with the use of aftermarket parts in the independent garage and the denial of warranty. It should be more precise and be communicated to the customers more clearly. Moreover, the burden of proving such causal link shall rest on the issuer of the warranty – consumers are not able to technically assess such an issue and prove the lack of such link in the moment they are refused the acknowledgement of the warranty by the VM.

- Insufficient informing of the consumers – consumers are not fully aware of the scope of the warranty and independent operators don't have enough resources to conduct wide information campaigns. VMs and authorised networks shouldn't distort competition on the market by misleading the consumers, especially in the moment of car sale.

W zamian powinni podawać proaktywne informacje np. w umowach sprzedaży oraz instrukcjach użytkownika, wyjaśniając, że utrzymanie gwarancji nie zależy od serwisowania i przeprowadzania napraw w konkretnej sieci warsztatowej i w związku z tym konsumenci powinni mieć możliwość wyboru warsztatu w okresie gwarancji, zarówno podstawowej, jak i rozszerzonej. Ponadto należałoby doprecyzować kwestie zgodności systemów dystrybucji selektywnej producentów samochodów z zasadami konkurencji. W szczególności, ponieważ producenci pojazdów monitorują już swoje sieci pod kątem szeregu kwestii dotyczących zgodności, w tym kryteriów dotyczących doświadczenia klienta, powinni oni umownie wymagać od członków swoich sieci należytego informowania ich o każdym przypadku odmowy gwarancji i powinni pomagać im w zapewnieniu, że powody użyte do takiej odmowy są uzasadnione i zgodne z przepisami MVBER.

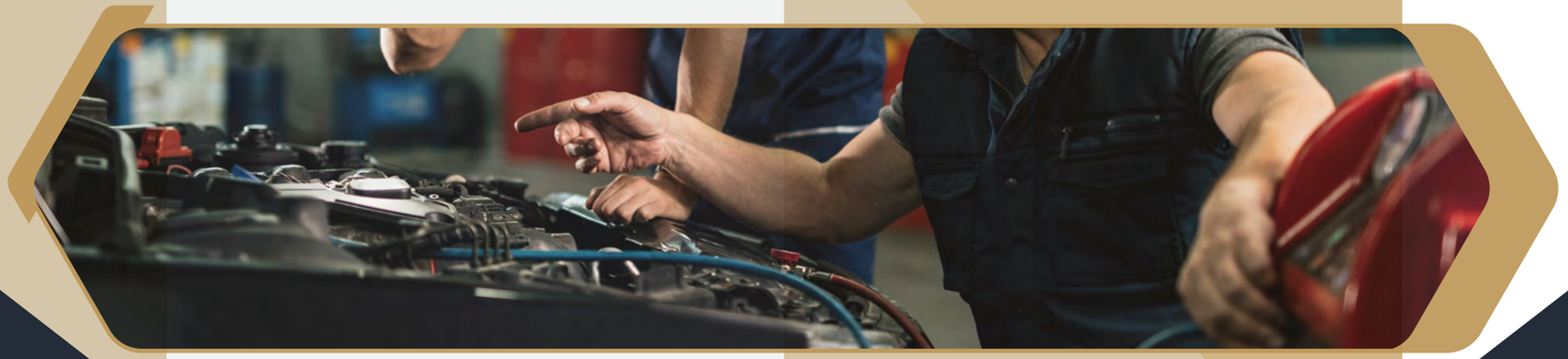
Instead they should offer proactive information e.g. in sale agreements or manuals explaining that the maintenance of the warranty is not dependent on servicing and repair in one particular repair network and therefore consumers shall have the possibility to choose the repair garage in the warranty period, both statutory and extended. Moreover, the issue of compliance of VMs selective distribution agreements with competition rules should be looked into. Since VMs monitor their own networks in terms of compliance issues, including criteria concerning the customer experience, they shall contractually require their members to report on each instance of warranty denial and shall assist them in assuring that the reasons for such denial are justified and comply with MVBER.

CZĘŚCI ZAMIENNE – PRODUKCJA I SPRZEDAŻ NA NIEZALEŻNYM RYNKU MOTORYZACYJNYM – OBSERWOWANE PROBLEMY

SPARE PARTS – MANUFACTURING AND TRADE ON THE INDEPENDENT AFTERMARKET – PROBLEMS

Od czasu wejścia w życie Rozporządzenia w 2010 r. producentom samochodów udało się w wielu przypadkach obejść prawa nadane producentom części motoryzacyjnych przez MVBER. Mamy tu na myśli ograniczenia takie jak np. przeniesienie praw własności intelektualnej na producenta samochodu, które kończą się ograniczeniami handlowymi, gdy producenci części muszą ponosić dodatkowe koszty np. na dodatkowe oprzyrządowanie, debranding lub opłaty licencyjne. **W skrajnych przypadkach producenci części nie mają udzielonej licencji na sprzedaż części na niezależnym rynku motoryzacyjnym.**

Since the regulation entered into force in 2010, VMs managed to circumvent in many cases the laws granted to independent parts producers by MVBER. We speak here of the restrictions like transfer of IPRs on the VM which lead to trading restrictions when spare parts producers must bear additional costs (e.g. for tooling, de-branding or licence fees). **In extreme cases parts producers are not licensed to sell their parts on the aftermarket.**



Ponadto obserwuje się ograniczenia techniczne w stosunku do części, których nie można sprzedawać na rynku wtórnym, gdyż oprogramowanie mające umożliwić funkcjonowanie produktu nie jest dostępne lub wymagane jest autoryzowane przez producenta samochodu oprogramowanie celem instalacji części w danym pojeździe.

PRZEKAZANIE PRAW WŁASNOŚCI INTELEKTUALNEJ PRODUCENTA CZĘŚCI NA RZECZ PRODUCENTA SAMOCHODU

Mowa tutaj o szeroko rozumianym prawie własności intelektualnej obejmującym „rysunki, specyfikacje, know-how, patenty, prawa autorskie, wzory przemysłowe, oprogramowanie i wiele innych praw", które są opracowywane i finansowane przez producenta części, a których ten ma się zrzec na rzecz producenta samochodu i które może on zbyć wyłącznie na rynku wtórnym po uprzednim uzyskaniu na to zgody producenta samochodu. Wiąże się to zwykle z opłatą licencyjną na poczet strat z tytułu utraconej sprzedaży, która przekracza standardowe stawki tantiem i jest oparta na % od przewidywanego udziału producenta na aftermarkecie.

Wysokość takiej opłaty powinna być proporcjonalna do faktycznego wykorzystania oprzyrządowania wyłącznie na IAM i oparta na zasadach FRAND. Producenci na ogół są właścicielami wzorów swoich produktów w 100%, wraz z 99% know-how oraz 99% pozostałych praw własności intelektualnej, lecz są zawsze zmuszani do przeniesienia tych praw własności intelektualnej na producentów pojazdów, a w najlepszym przypadku nadania im stałej, nieodwołalnej, wyłącznej i bezpłatnej licencji. W przeciwnym razie producent części może liczyć się ze stratą kontraktu.

W praktyce producenci części są wykorzystywani jako "outsourcowana grupa inżynierska i produkcyjna" w ramach której producenci części są zobowiązani przenieść swoje prawa własności intelektualnej lub udzielić na nie licencji, co może sprawić, że nie będą w stanie przyjąć/zrealizować kolejnego zapytania ofertowego.

Moreover, we observe technical restrictions towards the parts which cannot be sold on the IAM since the software enabling the functioning of a product is not available or VMs authorised software is needed to install a part in the vehicle.

TRANSFER OF IPRS

We speak here of a wide concept of IPRs including "drawings, specifications, know-how, patents, copyright, software and many others", which are developed and paid by the parts manufacturer who should transfer them on VM and who needs to get the VMs consent to sell them on the aftermarket. This is in general related to a licence fee for the loss of prospective income, which exceeds the level of standard royalties and is based on the percentage of the forecasted income of the manufacturer on the aftermarket.

The amount of such fee shall be proportionate to the actual use of the tooling for IAM purposes only and based on FRAND principles. Manufacturers are usually the 100% owners of their designs, with 99% of the rest of other intellectual property rights, but are always forced to transfer these IPRs on the VMs and in the best case to grant them a fixed, irrevocable, exclusive licence free of charge. If not, the parts manufacturer may face the loss of a contract.

In practice, parts manufacturers are used as a "outsourced engineering and production group" within which they are obliged to transfer their IPRs or grant a licence on them, which may in effect make it impossible for them to accept/fulfil a new query.

Ponadto producenci samochodów umieszczają na widocznych częściach zewnętrznych (np. oświetlenie) własne obrandowanie (oznaczenia, zastrzeżone nazwy, logotypy i znaki handlowe). Z drugiej strony zabraniają producentom części używania własnego obrandowania części oryginalnych podczas wymiany tych części, oferowanych na rynku niezależnym, nie zezwalając im na korzystanie z ich prawa wzoru. To powoduje rozróżnienie pomiędzy systemami oświetlenia oferowanymi w sieciach dealerskich oraz tymi sprzedawanymi na niezależnym rynku.

Moreover, vehicle manufacturers put their own branding (marks, registered trademarks, logos and brand names) on visible parts (e.g. lighting). On the other hand, they forbid parts manufacturers using their own branding on original spare parts offered on IAM, by not allowing them to exercise their design right. This differentiates the lighting systems offered at dealerships and on the aftermarket.

Z perspektywy prawa własności intelektualnej wykorzystanie znaku towarowego podlega zwykłemu licencjonowaniu. Jednakże taka zgoda powinna być częścią zgody wydanej przez producenta samochodu na używanie prawa wzoru, jeśli to prawo wzoru obejmuje oznakowanie z użyciem elementów graficznych.

From the intellectual property rights perspective, the use of trademark is subject to mere licensing. However, such consent shall be the part of the consent for exercising the design right issued by the vehicle manufacturer, if such design right entails the marking with the use of graphic elements.

Uniemożliwianie producentom części umieszczania na częściach sprzedawanych na aftermarkecie oznakowania części oryginalnych znacząco ogranicza ich zdolność dotarcia na rynek niezależny. Użytkownicy końcowi i dystrybutorzy żądają bowiem by część zamienna była dokładnie taka sama jak część oryginalna, włączając w to widoczne oznakowanie.

Preventing parts manufacturers from affixing genuine part markings to aftermarket parts significantly reduces their ability to reach the independent aftermarket. End-users and distributors demand that the replacement part be exactly the same as the original part, including visible marking.

Z punktu widzenia przepisów antymonopolowych, wymogi dot. umieszczania ich oznakowania na widocznych elementach oświetlenia pojazdu nakładane przez producentów samochodów powinny być rozpatrywane jako praktyka antymonopolowa zgodnie z Art. 101(1) TFUE, jako że ma to wpływ na zachwianie równowagi konkurencyjnej pomiędzy sieciami autoryzowanymi, a warsztatami niezależnymi.

From the anti-competitive framework perspective, the requirements on placement of the VMs branding on visible car lighting elements, imposed on VMs shall be considered as anti-competitive practices according to Art. 101(1) of TFEU, as this distorts competition between authorised networks and independent repair garages.

PRZENIESIENIE PRAW, TZW. TOOLING RIGHTS

Ta praktyka odnosi się albo do wszystkich narzędzi wykorzystywanych do produkcji danej części, albo do tych najbardziej istotnych. Producenci części motoryzacyjnych są zwykle zmuszani do przenoszenia praw tzw. tooling rights na producentów samochodów, nadając im wyłączność.

TRANSFER OF TOOLING RIGHTS

This practice refers to all tools used for the production of a given part or those most relevant tools. Spare parts producers are usually forced to transfer the tooling rights on VMs, making them exclusive for VMs.

W takiej sytuacji, gdy producent części chce sprzedać później taki produkt na niezależnym rynku motoryzacyjnym, musi ponieść koszt „wykorzystania oprzyrządowania OEM" do produkcji części aftermarketowej. Często producent jest zmuszony mieć odrębną linię służącą do produkcji części przeznaczonych na aftermarket.

When the part manufacturer wants to market such product on the aftermarket, they need to bear the costs of the "use of OEM tooling" for the production of the IAM part. Often, parts producers are forced to have a separate production line for the parts intended for IAM.

UMIESZCZANIE NUMERU CZĘŚCI PRODUCENTA CZĘŚCI

Zazwyczaj producenci samochodów zabraniają producentom części umieszczania na produktach sprzedawanych na IAM ich własnych numerów części. Zakaz ten jest czasami zawarty w umowach zawieranych pomiędzy producentami samochodów a producentami części. Numery części nie są objęte specjalną ochroną własności intelektualnej i w związku z tym producenci samochodów nie powinni umieszczać w swoich umowach zapisów uniemożliwiających producentom części umieszczania własnych numerów części na produktach oferowanych na aftermarkecie.

PART PRODUCER'S PART NUMBER

VMs usually don't let parts producers putting their own parts numbers on parts intended for the aftermarket. This is often included in the provisions of the agreements concluded between VMs and parts producers. Parts numbers are not subject to any particular IPR protection and therefore, VMs shouldn't include in their agreements such provisions forbidding putting parts producers' own part numbers on products intended for the aftermarket.

OZNACZENIA CZĘŚCI

W wielu przypadkach, np. małych komponentów elektronicznych jak czujniki, oznakowanie części jest niemożliwe ze względu na rozmiar części oraz obecność na niej oznakowań producenta samochodu, w tym jego logo. Umieszczenie na częściach oznakowania zarówno producenta samochodu jak i producenta części ułatwia tym drugim konkurowanie na rynku. Poza tym warsztaty powinny mieć możliwość łatwej identyfikacji odpowiednich części zamiennych.

PARTS MARKINGS

In many cases, e.g. small electronic components like sensors, putting markings on parts is impossible due to the size of the part and the presence of the VMs markings, including the logo. Putting the brands of both would enable parts producers competition on the market. Moreover, repair workshops should have the possibility of an easy identification of proper spare parts.

LOGO

Logotypy producentów pojazdów są często zaprojektowane w taki sposób by utrudnić ich usunięcie podczas większości manualnych procesów debrandingu.

LOGO

VMs logos are often designed in such a way so as to make it difficult to be removed in the majority manual de-branding processes.

Co więcej, producenci samochodów zabraniają używania urządzeń umożliwiających naprzemienne umieszczanie logo (np. producenta samochodu zamiennie z logo producenta części).

Moreover, VMs forbid the use of the tools enabling the alternating placement of logo (e.g. VM's logo interchangeably with parts producer's logo).

DOSTĘP DO OPROGRAMOWANIA PRODUCENTA SAMOCHODU

Pełna funkcjonalność części zamiennych w znacznej mierze zależy od oprogramowania. W przypadku gdy takie oprogramowanie jest dostarczane przez producenta samochodu, producenci części muszą mieć możliwość zakupu takiego oprogramowania na zasadach FRAND, by mieć możliwość oferowania na niezależnym rynku napraw produktu gotowego do użycia.

ACCESS TO VMS SOFTWARE

Full functionality of spare parts is in majority based on the software. If such software is delivered by the VM, parts producers must have the possibility to purchase it on FRAND terms in order to be able to offer a ready-for-use product on the aftermarket.

OGRANICZENIA W ZAKRESIE MONTAŻU CZĘŚCI

Rosnąca liczba części wymaga dodatkowego sparowania oraz procesów dostosowawczych po zamontowaniu w pojeździe. Do tego celu potrzebna jest dodatkowa autoryzacja i oprogramowanie, z których uzyskaniem nie powinno być problemów, co niestety nie zawsze jest standardem.

RESTRICTIONS TO PARTS ASSEMBLY

The growing number of parts requires additional pairing or adaptation processes upon assembly in the car. For this, additional authorisation and software are needed, which should be easily accessible, but this is often not the case.

EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW PRAWA KONKURENCJI

ENFORCEMENT OF COMPETITION LAW

Mając na uwadze dotychczas napotykane problemy z przestrzeganiem przepisów MVBER i egzekwowaniem tego obowiązku, należałoby położyć nacisk na bardziej ustrukturyzowane i skoordynowane podejście odnośnie monitorowania rynku prowadzonego przez Komisję i krajowe organy ds. konkurencji w celu właściwego traktowania i rozpatrywania skarg przez Europejską Sieć Konkurencji (European Competition Network – ECN).

Bearing in mind currently faced problems with MVBER observance and enforcement, a stress on more structured and coordinated approach towards market surveillance by the Commission and NCAs for the proper treatment of claims by the European Competition Network (ECN) shall be put.

Istnieje potrzeba promowania skutecznej i efektywnej koordynacji pomiędzy organami ds. konkurencji by zapewnić prawidłowe określenie odpowiednich priorytetów w zakresie egzekwowania przepisów prawa oraz skuteczne rozwiązywanie problemów dotyczących konkurencji, które mogą mieć charakter systemowy na rynku.

There is the need for the promotion of effective coordination beetwen NCAs to provide sufficient formulation of priorities in the area of law enforcement and effective solution of problems related to competition, which may be of systemic character.

Potrzeba też lepszej integracji implementacji zasad uzupełniających, szczególnie poprzez bardziej ustrukturyzowaną współpracę pomiędzy organami właściwymi ds. konkurencji oraz organami właściwymi ds. homologacji (zarówno na poziomie europejskim jak i krajowym), by zachęcać do przestrzegania prawa konkurencji na rynku pojazdów silnikowych.

Better integration of supplementary rules is also necessary, especially by a more structured cooperation between NCAs and type-approval authorities (on the European and national level) to promote competition law observance on the motor vehicle market.

Na przestrzeni ostatnich 10 lat prowadzone przez KE działania mające na celu egzekwowanie prawa konkurencji na rynku pojazdów silnikowych opierały się głównie na działaniach horyzontalnych, bez szczególnego skupienia się na niezależnych rynkach motoryzacyjnych. Jak wykazał raport ewaluacyjny, Komisja otrzymała 22 formalne skargi związane z różnymi kwestiami dot. porozumień wertykalnych na rynku mororyzacyjnym w okresie 2010-2020[12]. Znaczna część tych skarg była wnoszona przez autoryzowanych dealerów oraz warsztaty autoryzowane i dotyczyła adekwatności kryteriów doboru członków autoryzowanych sieci. Co ciekawe, tylko jedna skarga została wniesiona przez warsztat niezależny[13]. Może to być spowodowane tym, że małe firmy, jakimi są warsztaty, które mogły doświadczyć nierównego traktowania ze strony producentów pojazdów, nie mają możliwości (finansowych, jak również ze względu na ich słabszą pozycję negocjacyjną) by występować z tego typu skargami. Dla kontrastu, z ponad 600 informacji z rynku i nieformalnych doniesień, blisko 59% pochodziło od niezależnych operatorów lub konsumentów, a prawie połowa z nich dotyczyła kwestii konkurencji na rynku napraw i serwisowania pojazdów i/lub dystrybucji części zamiennych[14].

During the last 10 years measures taken by the Commission aimed at competition law enforcement on the motor vehicle market were mainly horizontal, without specific focus on the independent aftermarkets. The evaluation report showed that the Commission received 22 formal claims related to variuos issues of vertical agreements in the automotive market between 2010 and 2020[12]. The majority of claims had been issued by authorised dealers and authorised repairers and pertained to the correctness of the criteria of authorised networks members selection. What's interesting, only one claim was issued by an independent garage.[13] This may be caused by the fact that small companies (i.e. garages), who may have experienced unfair VMs practices, don't have enough resources (financial, as well as due to the negotiating power imbalance) to issue such claims. By contrast, out of over 600 such instances gathered from the market and informal claims, nearly 59% was issued by independent operators or consumers and nearly half of it was related to the issue of competition on the market of car repair and servicing and/or spare parts distribution[14].

Taka rozbieżność może wskazywać na to, że obecne kryteria wniesienia formalnej skargi inicjującej postępowanie antymonopolowe są zbyt wysokie dla konsumentów i (małych) niezależnych operatorów, co wyjaśnia dlaczego ta grupa interesariuszy wybiera nieformalną drogę informowania o nieprawidłowościach.

Such discrepancy may indicate that the current criteria of a formal claim inintiating an anti-trust proceeding are too high to consumers and (small) indendent operators, which may be the explanation of the fact that this group of stakeholders chooses informal ways of informing about the irregularities.

[12] Commission Staff Working Document accompanying the Evaluation Report on the operation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010 of 28 May 2021, COM(2021) 264 final, p. 28.

[13] Idem, p. 142

[14] Idem, pp. 145-146

Jako że niezależni operatorzy są zależni od części zamiennych, informacji technicznych, itp. pochodzących od producentów samochodów, może ich to zniechęcać do obierania formalnej drogi, tym bardziej, że producenci samochodów mogą później w ramach „odwetu" np. odmówić dalszej współpracy niezależnemu operatorowi ze względu na wniesienie przeciwko niemu oficjalnej skargi.

Żadna z 22 formalnych skarg nie zakończyła się wdrożeniem konkretnych zaleceń. Najczęściej Komisja kończyła postępowanie w formie listu odmownego (art. 7(1) rozp. 774/2004)[15] lub poprzez decyzje odmowne (art. 13 rozp. 1/2003)[16], ze względu na brak uzasadnionego interesu Unii lub ponieważ inny organ (krajowy) zajmował się już tą kwestią.

Gdy patrzymy na działania krajowych organów ds. konkurencji mające wspierać egzekwowanie przepisów prawa konkurencji, raport wskazał 142 formalne skargi i 25 postępowań urzędowych w okresie raportowania. 19 spraw zostało zamkniętych decyzją ws. zobowiązań (bez kar finansowych i podobnych), 6 zakończono decyzjami ws. zakazu (z nałożeniem kar finansowych lub innych), a jedno z postępowań stało się przyczynkiem do wdrożenia środków tymczasowych. Pozostałe postępowania zostały zakończone w sposób nieformalny lub formalnymi decyzjami głównie ze względu na brak wystarczających dowodów. Co więcej, większość tych postępowań toczyło się w 6-7 państwach członkowskich[17], podczas gdy działania wspierające ekgzekwowanie prawa pozostawały znikome w pozostałych państwach członkowskich, włączając w to duże rynki jak np. Francja czy Włochy.

Raport Ewaluacyjny Komisji potwierdza, że cele systemu prawnego MVBER zostały osiągnięte tylko częściowo na rynkach serwisowania i napraw oraz dystrybucji części zamiennych.

As independent operators are dependent on spare parts, technical information and other coming from VMs, this may discourage them from choosing the formal claims solution. Also because VMs may later apply retaliation measures and e.g. refuse to further cooperate with an independent operator due to a filed official claim.

None of the 22 formal claims ended with an implementation of concrete remedies. Commission most often closed the case with rejection letters (art. 7(1) reg. 774/2004)[15] or rejection decisions (art. 13 reg. 1/2003[16]), due to the lack of priority or insufficient EU interest, or because another NCA was dealing with the same issue.

When we look at the activities on NCAs aiming at the support of the enforcement of anti-trust measures, the report showed 142 formal claims and 25 ex-officio procedures in the evaluation period. 19 cases had been closed by commitment decisions (without financial or other types of penalties), 6 were closed by prohibition decisions (with financial or other penalties) and one induced the implementation of interim measures. The rest of the proceedings have been closed in an informal way or by formal decisions mainly due to the lack of sufficient evidence. What's more, the majority of these proceedings were conducted in 6-7 member states[17], whereas the supportive enforcement measures were slightly evident in the remaining members states, including large markets like France or Italy.

Cele systemu prawnego MVBER zostały osiągnięte tylko częściowo na rynkach serwisowania i napraw oraz dystrybucji części zamiennych.

The aims of the MVBER system have been only partially fulfilled on the markets of car repair and servicing and parts distribution.

Commission Evaluation Report confirms that the aims of the MVBER system have been only partially fulfilled on the markets of car repair and servicing and parts distribution.

Uznaje również, że „niezależne podmioty konkurujące z autoryzowanymi warsztatami na rynkach serwisowania i napraw mogą nadal napotykać trudności w dostępie do środków, których potrzebują do naprawy pojazdów"[18] oraz że „aspekt ten może stać się bardziej istotny wraz ze wzrostem wykorzystania pokładowych technologii cyfrowych oraz rozwojem pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, które wymagają specjalistycznej wiedzy, narzędzi i części zamiennych"[19].

Mała liczba przypadków dot. egzekwowania prawa konkurencji na aftermarkecie oraz niski poziom priorytetyzacji postępowań sprawdzających potencjalne zaburzenia na rynku zdaje się mieć związek z innymi czynnikami.

Po pierwsze, małe i mikro przedsiębiorstwa jakimi są często niezależni operatorzy konkurujący z sieciami autoryzowanymi nie posiadają wiedzy i doświadczenia w zbieraniu dowodów wymaganych przez organy ds. konkurencji do rozpoczęcia postępowania. Dlatego też standardy stosowane przez ww. organy w odniesieniu do rozpoczynania postępowań powinny być dostosowane do możliwości wnoszących takie skargi.

Po drugie, nie ma przejrzystego mechanizmu umożliwiającego identyfikację ponownego pojawiania się danego problemu ani specjalnego narzędzia monitorowania rynku, za pomocą którego informacje przekazywane Komisji i/lub właściwym organom krajowym przez zainteresowane strony są wymieniane w ramach europejskiej sieci konkurencji regularnie i analizowane za pomocą spójnego zestawu wspólnych kryteriów w celu wykrycia ewentualnych systemowych zagrożeń dla konkurencji na motoryzacyjnych rynkach wtórnych.

Po trzecie, koszty niezgodności (grzywny i inne kary finansowe) nie są wystarczająco odstraszające. Istnieje niewiele działań egzekucyjnych, co samo w sobie ogranicza odstraszający efekt ewentualnych grzywien. I nawet gdy sprawy są prowadzone, nakładanie grzywien nie jest normą.

It also acknowledges that independent operators competing with authorised repairers on car repair and servicing markets may still encounter difficulties in the access to the resources necessary for car repair [18] and that this aspect may become more important along with the increase of the use of digital technologies and development of alternative drives, which require specialist knowledge, tools and spare parts[19].

Small number of examples of enforcement of anti-trust law on the aftermarket and low level of priority of the investigations on the potential distortions on the market seem to have relation to other factors.

Firstly, small and medium-sized independent operators competing with the authorised networks don't have knowledge and experience in collecting evidence required by the competition authorities to initiate proceedings. Therefore, the standards used by these authorities in relation to initiation of proceedings shall be adapted to the resources of the potential claimants.

Secondly, there's no clear mechanism enabling identification of the reoccurence of a given problem nor a dedicated tool to monitor the market which would enable the transfer of information to the Commission and/or NCAs within the European Competition Network and analyse according to a coherent set of common criteria in order to discover potential systemic risks for the competition on automotive aftermarkets.

Thirdly, the costs of non-compliance (fines and other financial penalties) are not deterrent enough. There aren't many enforcement measures, which also restricts the deterrent effect of possible penalties. And also in the case of the proceedings, the fines are not the norm.

[15] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszące się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i art. 82 Traktatu. Dziennik Urzędowy L 123 , 27.4.2

[16] Rozporządzenie 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. Dziennik Urzędowy L 001 z 4 stycznia 2003 r.

[15] Commission Regulation (EC) No 773/2004 of 7 April 2004 relating to the conduct of proceedings by the Commission pursuant to Articles 81 and 82 of the EC Treaty. OJ L 123, 27.4.2

[16] Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty. OJ L 1, 4.1.2003

[17] Commission Staff Working Document accompanying the Evaluation Report on the operation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010 of 28 May 2021, COM(2021) 264 final, p. 147

[18] Commission Evaluation Report on the operation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010, SWD(2021) 112 final, of 28 May 2021, p. 4

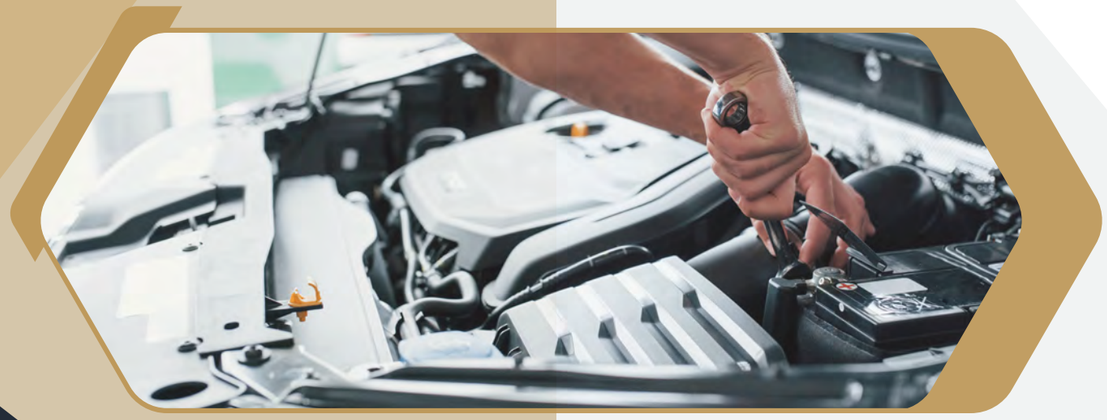
[19] Idem, p. 4

Jak wskazano powyżej, w większości spraw prowadzonych przez właściwe organy krajowe wynikiem była decyzja w sprawie zobowiązania, bez żadnych kar finansowych lub innych rodzajów kar. W związku z tym w ramach MVBER prawie nie ma finansowego efektu odstraszającego, co w praktyce prowadzi do tego, że nieprzestrzegający przepisów operatorzy sprawdzają na ile mogą sobie pozwolić.

Po czwarte, obecnie nie ma możliwości łączenia i koordynowania działań w oparciu o zasady konkurencji i inne przepisy sektorowe, w szczególności w ramach rozporządzenia w sprawie homologacji typu. Krajowe organy właściwe ds. homologacji typu mają tendencję do kontrolowania aspektów (głównie homologacji nowych pojazdów/części, z których czerpią dochód) innych niż rzeczywista zgodność z wymogami rynku wtórnego i mają tendencję do ignorowania komplementarności, która istnieje między homologacją typu a ramami prawnymi MVBER. Bliższa współpraca z organami ochrony konkurencji, zwłaszcza w obszarach takich jak dostęp do informacji technicznych, w których system homologacji typu zawiera przepisy odzwierciedlające MVBER, mogłaby zamiast tego umożliwić bardziej wszechstronną i skuteczną kontrolę przez organy właściwe ds. homologacji. Z kolei wzmocniona współpraca między organami ds. konkurencji i ds. homologacji (na szczeblu unijnym i krajowym) mogłaby również znacznie zwiększyć ogólne skutki reguł konkurencji w sektorze motoryzacyjnym.

As indicated hereinabove, the majority of the proceedings conducted by NCAs ended with a decicion on the commitment, without any financial or other penalties. Therefore, MVBER has no deterrent effect, which in practice causes the wrong-doers adopt the "while it lasts" attitude.

Fourthly, at the moment there's no possibility of connecting and coordinating activities based on competition rules and other sector provisions, especially within the type-approval regulation. National type-approval authorities have a tendency to control the aspects (mainly type-approval of new vehicles/parts which they have benefit from) other than the real compliance with the aftermarket requirements and thus have a tendency to ignore the complementary that exists between type-approval and MVBER framework. Closer cooperation between type-approval and competition authorities, especially in the areas like access to technical information, where the type-approval system contains provisions reflecting MVBER, could instead enable a more comprehensive and effective control by type-approval authorities. Stronger cooperation between these two (on the European and national level) could also significantly support the effects of the competition rules in the automotive sector.



PODSUMOWANIE
SUMMARY

Tomasz **Bęben**

Dyrektor Zarządzający
Stowarzyszenia Dystrybutorów
i Producentów Części Motoryzacyjnych

Managing Director of the Association
of Automotive Parts Distributors
and Producers

Z zadowoleniem przyjęliśmy decyzję Komisji o przedłużeniu obowiązywania przepisów MVBER wraz z aktualizacją Wytycznych. Daje to nadzieję na dostosowanie obecnie obowiązujących ram prawnych do realiów w jakich muszą funkcjonować niezależni operatorzy. **Wierzymy, że będzie to czas dokładnej analizy sytuacji na rynku napraw i serwisowania pojazdów oraz dystrybucji części zamiennych. Niemniej, czekanie 5 lat na wprowadzenie niezbędnych zmian oraz gruntownej rewizji przepisów prawa konkurencji nie jest rozwiązaniem - rynek motoryzacyjny wymaga już teraz bardziej ambitnych zmian w przepisach. Postęp technologiczny w motoryzacji nabiera coraz większego tempa, dlatego też przepisy regulujące funkcjonowanie przedsiębiorców na rynku motoryzacyjnym powinny odpowiadać tym zmianom.** Podkreślamy zatem, że należy dołożyć wszelkich starań by usprawnić funkcjonowanie niezależnych operatorów, tak by tworzone i rewidowane przepisy odpowiadały na ich potrzeby i pomagały przezwyciężać wyzwania, z którymi muszą codziennie się spotykać. SDCM wyraża nadzieję, że zapoczątkowany proces konsultacji pozwoli niezależnym operatorom przedstawić swój punkt widzenia oraz wystarczająco mocno zasygnalizować potrzeby rynku związane z koniecznością rewizji przepisów MVBER, oraz że uwagi te zostaną uwzględnione i przełożone na konkretne rozwiązania mające usprawnić codzienne funkcjonowanie uczestników rynku motoryzacyjnego.

We welcome the Commission's decision to prolong the MVBER provisions and update SGL. This gives hope to adapt the current framework to the reality independent operators must face nowadays. **We believe that this should be the time of a thorough analysis of the situation on the market of car repair and maintenance and distribution of spare parts. However waiting 5 years to introduce the necessary changes and substantial improvements of anti-competitive framework is not an option - the market needs a more ambitious revision now. Technological development in the automotive sector is gaining momentum, therefore the provisions regulating the operation of the automotive actors shall be adapted accordingly.** We stress therefore that all efforts shall be put in order to improve the functioning of independent operators so that the revised provisions met their needs and supported in overcoming challenges they face on day-to-day basis. SDCM hopes that the initiated consultation process will enable independent operators to present their point of view and stress strongly enough the needs of the market related to the necessity to revise MVBER. We also hope that the input of IOs will be taken into consideration and translated into particular solutions aiming at the improvement of the everyday functioning of the automotive market actors.

SŁOWNICZEK SKRÓTÓW

ABBREVIATIONS

Europejska Sieć Konkurencji – **ECN** – European Competition Network

niezależny rynek – **IAM** – independent aftermarket

niezależni operatorzy – **IOs** – independent operators

prawa własności intelektualnej – **IPRs** – intellectual property rights

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 – **MVBER (Motor Vehicle Block Exemption Regulation)** – Regulation No. 461/2010 of 27th May 2010 on the on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector

krajowe organy ds. konkurencji – **NCAs** – national competition authorities

producenci oryginalnego wyposażenia – **OES** – original equipment suppliers

informacje techniczne dot. napraw i serwisowania – **RMI** – repair and maintenance information

Wytyczne Uzupełniające – **SGL** – Supplementary Guidelines

producenci samochodów – **VMs** – vehicle manufacturers

Opracowanie powstało na podstawie materiałów FIGIEFA i CLEPA.

This paper is based on the material prepared by FIGIEFA and CLEPA.

SDCM

STOWARZYSZENIE DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH

ul. Za Dębami 3, 05-075 Warszawa | biuro@sdcm.pl | www.sdcm.pl