

Co nowe przepisy GVO oznaczają dla warsztatów i serwisów w Polsce?

GVO

W poprzednim odcinku wyjaśniliśmy, że pomiędzy 1 października 2003, a prawdopodobnie 1 lutego 2004 wejdą w Polsce w życie zasady tzw. nowego wyłączenia grupowego w motoryzacji, czyli nowego GVO.

Napisałem tu „prawdopodobnie”, bo chociaż odpowiednio Rozporządzenie Rady Ministrów zawiera jednoznaczny termin „1 lutego 2004” i zostało już dawno opublikowane w Dzienniku Ustaw, to jednak 24 lipca br. ukazał się w dzienniku „Rzeczpospolita” komunikat informujący, że w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów przyjęto delegację organizacji polskich generalnych importerów samochodów (ZM „SOIS”), która lobbowała za zmianą ww. Rozporządzenia opóźniając jego wejście w życie w Polsce z 1 lutego na 1 maja 2004.

W tzw. „cywilizowanym świecie” można by przyjąć, że zmienianie prawa już po jego ogłoszeniu – w celu czasowego wsparcia interesów konkretnej grupy podmiotów gospodarczych funkcjonujących w danej branży – byłoby już mało prawdopodobne (tym bardziej, że w na etapie konsultacji poprzedzających wydanie polskiego Rozporządzenia termin jego wprowadzenia i tak był parokrotnie odsuwany – najpierw „14 dni po opublikowaniu”, potem „1 października 2003”, potem „1 stycznia 2004”, a ostatecznie w Dzienniku Ustaw ukazała się data „1 lutego 2004”), ale czy nie byliśmy już w Polsce świadkami bardziej zaskakujących sytuacji?

Tym niemniej trend do zwiększania wolnej konkurencji w kolejnych obszarach gospodarki (telekomunikacja, lotnictwo, usługi pocztowe) jest w Europie coraz wyraźniejszy i biegu historii nie da się zatrzymać. W najbliższych miesiącach przepisy GVO dla motoryzacji „dotrą” także do Polski, a wtedy katalog sytuacji, gdy w tej branży można zawieszac powszechnie obowiązujące przepisy o wolnej konkurencji zostanie znacznie zawężony.

Zmiany te są bardzo poważne, a w zakresie świadczenia usług serwisowych oraz handlu częściami zamiennymi nowe zasady GVO już bardzo niewiele odstępają od powszechnych reguł wolnego rynku.

Zmiany te muszą spowodować ogromne przetasowania na rynku motoryzacyjnym – jedni zyskają, a drudzy tracą.

W takich sytuacjach więcej zyskują energiczni i zaradni oraz dobrze poinformowani. Państwa energię, zaradność i operatywność będzie w tej nowej sytuacji weryfikował „wolny rynek”, natomiast od przekazywania informacji są fachowe publikatory i takiej roli podjął się wobec swoich Czytelników „Nowoczesny Warsztat”.

W poprzednim numerze został opublikowany odcinek pierwszego wykładu, w którym objaśniałem tło wprowadzenia GVO, związane z tymi przepisami daty oraz słownictwo. W ten sposób przygotowałem Państwa do samodzielnej lektury przepisów GVO.

Teraz w kolejnych odcinkach omówimy następujące zagadnienia:

- „Nowoczesny Warsztat” wrzesień 2003 – Odcinek 2 dot. zmiany sytuacji warsztatów niezależnych i autoryzowanych;
- „Nowoczesny Warsztat” październik 2003 – Odcinek 3 dot. zmian w definicjach części zamiennych i zasad ich dystrybucji;

- „Nowoczesny Warsztat” listopad 2003 – Odcinek 4 dot. co się zmieni w rozliczeniach szkód ubezpieczeniowych, kto zyska, a kto straci na GVO?
- a od grudnia 2003 – będziemy udzielali na łamach „Nowoczesnego Warsztatu” odpowiedzi na pytania warsztatów i serwisów oraz uzupełniali ich wiedzę o różne dalsze zagadnienia związane z GVO (powiemy np. o europejskim programie centralnej informacji dla warsztatów OASIS).

Dzisiejszy odcinek dotyczy zmian w sytuacji warsztatów autoryzowanych i niezależnych. Podając w tekście konkretne odniesienia do przepisów GVO, będę każdorazowo rozumiał pod tym terminem tekst polskiego GVO (można skorzystać z np. tekstu opublikowanego na stronie www.GVO.pl).

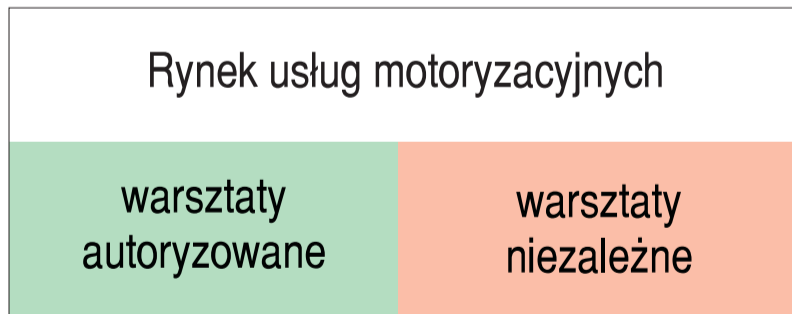
Zmiany prawa istotne dla warsztatów dotyczyć będą zwłaszcza trzech obszarów zagadnień:

- części zamienne (nowe rodzaje, nowe zasady dystrybucji i stosowania części);
- usługi serwisowe (nowe zasady przyznawania autoryzacji);
- dostęp do informacji technicznej, narzędzi, przyrządów, szkoleń i oprogramowania;

co poglądowo zobrazowano na poniższym rysunku. W dalszej analizie będziemy się odwoływać do tych trzech obszarów.



Z kolei sytuacja konkretnego warsztatu, jego prawa i obowiązki, będą zależały w sposób zasadniczy od tego, czy dla danej marki samochodów będzie on funkcjonował na rynku jako warsztat „autoryzowany” czy jako „niezależny”.



Przy tym, przez warsztat autoryzowany rozumie się w nowym GVO (§ 2 pkt 14) „przedsiębiorcę świadczącego usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych, działającego w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę pojazdów samochodowych”.

Natomiast przez warsztat niezależny rozumie się (§ 2 pkt 15) „przedsiębiorcę świadczącego usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych, który nie działa w ramach systemu dystrybucji stworzonego przez dostawcę pojazdów samochodowych, dla których świadczy usługi serwisowe; autoryzowany warsztat działający w ramach systemu dystrybucji danego dostawcy uważa się za niezależny warsztat w takim zakresie, w jakim świadczy on usługi serwisowe dotyczące pojazdów samochodowych, w stosunku do których nie jest on członkiem systemu dystrybucji danego dostawcy”.

Czyli mówiąc przystępnym językiem, warsztat, który ma autoryzację na daną markę jest traktowany w świetle prawa jako autoryzowany, gdy naprawia samochód tej marki, a jako niezależny, gdy naprawia auto innej marki.

Uzbrojeni w odpowiednie definicje prześledźmy, co się zmieni dla poszczególnych podmiotów motoryzacyjnych w poszczególnych obszarach zagadnień.

Warsztat (serwis) autoryzowany

Sytuacja warsztatu autoryzowanego jest uregulowana w nowym GVO odmiennie niż dotychczas. Wskazać można następujące najważniejsze różnice:

- W nowym GVO warsztat autoryzowany nie ma obowiązku równoczesnego prowadzenia sprzedaży aut (§15 pkt 1 polskiego GVO) – autoryzacja na usługi (serwis) i na dystrybucję części są niezależne od autoryzacji na dystrybucję aut (np. można sprzedawać samochody i nie prowadzić serwisu, albo np. prowadzić autoryzowany serwis nie prowadząc salonu) – dziś takie rozwiązanie było dopuszczane tylko w kilku markach np. Fiat, Daewoo, Citroen, pod rządami GVO żaden koncern samochodowy nie może go zabronić w swojej sieci.
- Przy przyznawaniu autoryzacji serwisowej liczy się tylko standard warsztatu oraz nie ma żadnej możliwości stosowania ograniczeń terytorialnych dla autoryzacji serwisowej (§18) – w przydzielaniu autoryzacji „serwisowych” nie wolno producentom stosować tzw. dystrybucji selektywnej ilościowej – przyjmuje się, że producenci aut będą mogli uzależnić przyznanie autoryzacji jedynie od spełniania standardów jakościowych co do procedur obsługi i co do wyposażenia warsztatu (tzw. dystrybucja selektywna jakościowa), spodziewane jest ogłaszanie przez koncerny tzw. standardów, o czym mowa na końcu tego odcinka.

od koncernów samochodowych, obecnie np. umowa na czas nieokreślony zawierać będzie standardowo 2-letni okres wypowiedzenia.

- Jeżeli autoryzowany serwis nie wykonuje danej naprawy na koszt producenta auta (np. jako naprawy gwarancyjnej), to ma prawo użyć do niej w porozumieniu z klientem także: • części oryginalne zakupione od niezależnego dystrybutora lub tzw. • części o porównywalnej jakości (§15 pkt 3 i 4 w powiązaniu z §11 pkt 5, 7 i 8) – to jeden z najbardziej rewolucyjnych zapisów GVO, w następnym odcinku wyjaśnimy szczegółowo jak się definiuje w GVO pojęcie „części oryginalnych” i „części o porównywalnej jakości”.

Warsztat (serwis) niezależny

Także sytuacja warsztatu niezależnego zmienia się w nowym GVO w sposób zasadniczy – ulega bezprecedensowemu wzmocnieniu.

- Przede wszystkim warsztat niezależny uzyskuje prawo ubiegania się o autoryzację na jasnych i przejrzystych zasadach (§18) tzw. dystrybucji selektywnej jakościowej, tzn. o autoryzacji może decydować tylko wyłącznie spełnianie standardów i procedur. Przy tym nikt nie obiecuje, że spełnienie tych wymagań będzie łatwe, bo poprzeczki będą prawdopodobnie ustawiane przez koncerny bardzo wysoko. Tym niemniej autoryzacja nie może już zależeć od czyjś widzimisię czy od nieformalnych układów – jeżeli warsztat spełnia opublikowane przez koncern wymagania, to nie można mu będzie odmówić autoryzacji na daną markę, niezależnie od jakichkolwiek przesłanek, tj. np. z powodu przyjętych podziałów terytorialnych lub polityki danego koncernu. Warsztat niezależny może ubiegać się o autoryzację, nawet jeśli sąsiaduje z warsztatem autoryzowanym danej marki!

Nowe możliwości otwierają się zwłaszcza przed dotychczasowymi podwykonawcami autoryzowanych dealerów!

Jednak nawet jeżeli warsztat będzie dalej funkcjonował jako tzw. niezależny, to jego prawa są teraz znacznie większe.

- Mianowicie GVO gwarantuje im, cytując, „niedyskryminujący, bezwzględny i proporcjonalny” dostęp do informacji technicznej, sprzętu diagnostycznego, wyposażenia, narzędzi, oprogramowania i szkoleń (§10 oraz §15 pkt 3) oraz dostęp do oryginalnych części samochodowych (§15 pkt 2 i 3) – a więc producent aut nie będzie miał prawa odmówić niezależnemu warsztatowi odpłatnego przeszkolenia, sprzedaży oprogramowania serwisowego, specjalistycznych narzędzi itd., na takich samych warunkach organizacyjnych i finansowych jakie stosuje dla warsztatów autoryzowanych. **To kolejna rewolucja zapisana w dyrektywie GVO!**

Co to ma przynieść?

W centrum zainteresowania Komisji Europejskiej nie był los niezależnych warsztatów, czy warsztatów autoryzowanych. Wzmocnienie ich pozycji wobec koncernów samochodowych jest jednym z elementów planu zwiększenia konkurencji w dziedzinie usług motoryzacyjnych, która ma za-



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

owocować przede wszystkim znaczącym obniżeniem kosztów napraw samochodów na rynku europejskim. Beneficjentem nowego systemu ma być unijny konsument – szeregowy posiadacz czy użytkownik samochodu. A czy tak rzeczywiście będzie, czy kłopoty przypadkiem nie przeważą nad korzyściami, to będzie można ocenić dopiero po dłuższym okresie funkcjonowania nowego systemu.

Standardy jakości

Jak objaśniałem udzielanie autoryzacji na usługi serwisowe w nowym GVO może się odbywać wyłącznie przy zastosowaniu jakościowych kryteriów ustalonych w sposób jednolity dla wszystkich warsztatów ubiegających się o autoryzację.

Przyjmuje się, że koncerny samochodowe będą musiały podać do publicznej wiadomości kryteria, jakie ma spełniać warsztat, aby uzyskać autoryzację danej marki. Listy z takimi kryteriami nazywane są właśnie „standardami”. Pojawiają się tam wymagania dotyczące np. posiadania ISO, odpowiedniego wyposażenia, samochodów zastępczych itd. itd. Obecni dealerzy będą musieli spełniać takie same wymagania.

Zainteresowani powinni kontaktować się teraz z koncernami i śledzić ich strony internetowe dla uzyskania jak najszybciej wiedzy nt. treści standardów w poszczególnych koncernach (markach).

Zapraszamy do lektury kolejnego odcinka wykładu nt. GVO w następnym numerze „Nowoczesny Warsztat”.

Adrian R. Sklorz

¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z 28 stycznia 2003 w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz.U.Nr 38, poz.329).