

Kraków, dnia 18 sierpnia 2016r.

Opinia prawna
na temat tzw. „gwarancji europejskiej (eurogwarancji)”
w sektorze motoryzacyjnym

Gwarancja stanowi podstawę do złożenia reklamacji i jest dobrowolnym oświadczeniem, dotyczącym jakości towaru, złożonym przez przedsiębiorcę (gwaranta). Zawiera ona obowiązki gwaranta i uprawnienia konsumenta na wypadek zaistnienia określonych w dokumencie gwarancyjnym wad fizycznych pojazdu. W prawie polskim umowę gwarancji regulują przepisy Kodeksu cywilnego w art. 577 – art. 581, gwarancja musi jednak spełniać wymogi nałożone przez Dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji. Dyrektywa ta została przyjęta w celu zapewnienia jednolitego minimalnego poziomu ochrony konsumentów na rynku wewnętrznym, a zatem we wszystkich Państwach Członkowskich UE. Zgodnie z powyższą dyrektywą gwarancja musi określać w sposób prosty i zrozumiały podstawowe szczegółowe dane potrzebne do złożenia skargi w oparciu o dokument gwarancyjny, a także okres ważności i zasięg terytorialny gwarancji. Ten ostatni aspekt – zasięg terytorialny – stanowi przedmiot niniejszej analizy. Konsument ma bowiem prawo do skorzystania z gwarancji we wszystkich Państwach Członkowskich Unii Europejskiej, co wynika z samego ustawodawstwa wspólnotowego. Oznacza to, że należy o tym wspomnieć w gwarancji, ale brak takiej informacji nie powoduje, że z gwarancji nie można skorzystać na terenie UE. Gwarancja ta popularnie nazywana jest gwarancją europejską lub „eurogwarancją”.

Przepisy prawa ani na poziomie europejskim, ani na szczeblu krajowym nie posługują się pojęciem gwarancji europejskiej. Termin ten jest stosowany wyłącznie w obrocie. I tak gwarancją europejską najczęściej nazywa się taki dokument gwarancyjny, w którym zapisany jest zakres terytorialny ważności tego zobowiązania. Jeśli obszar ten jest ograniczony do Europy to potocznie nazywa się to gwarancją europejską. Zdarza się natomiast, że producent rozszerza swoje zobowiązanie do realizowania roszczeń konsumentów do dowolnego kraju świata i wtedy mówi się o międzynarodowej gwarancji.

W Państwach Członkowskich Unii Europejskiej producenci pojazdów silnikowych i części zapasowych rozprowadzają swoje produkty poprzez sieci dystrybutorów, powszechnie zwanych dealerami. Producenci oraz inne przedsiębiorstwa prowadzą również sieci autoryzowanych warsztatów. Taka sieć dystrybucji lub naprawcza opiera się na pakiecie podobnych porozumień pomiędzy producentem i poszczególnymi dystrybutorami lub warsztatami. W europejskim prawie konkurencji porozumienia te nazywają się porozumieniami wertykalnymi (pionowymi), ponieważ producent i dystrybutor lub osoba zajmująca się naprawami działają na różnych poziomach łańcucha produkcji lub dystrybucji. Umowy takie zawierają zwykle liczne ograniczenia konkurencji i dlatego z reguły podlegają przepisowi art. 101 ust 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”), który konstytuuje zakaz praktyk (zawierania porozumień) mogących ograniczyć handel między Państwami członkowskimi UE (D. Kośka „Wpływ rozporządzeń Komisji Europejskiej na sektor samochodowy w UE”, Studia Europejskie, 4/2004). Zgodnie zaś z art. 101 ust. 2 Traktatu porozumienia takie są nieważne z mocy prawa. Wyjątek od tej reguły ustanawia art. 101 ust. 3 Traktatu. Przewiduje on, iż określone porozumienia niosą za sobą większe korzyści dla konsumentów i gospodarki niż szkody dla konkurencji. W związku z tym Komisja Europejska została upoważniona do udzielania zwolnienia spod sankcji wynikających z naruszenia zasad konkurencji w drodze rozporządzeń dla całych kategorii porozumień. Takie rozporządzenia powszechnie nazywane są „rozporządzeniami o zwolnieniach grupowych”.

Porozumienia wertykalne ograniczające konkurencję w sektorze motoryzacyjnym zostały wyłączone spod zakazu wymienionego w art. 101 ust. 1 Traktatu Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 TFUE do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk

uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (zwanym dalej „Rozporządzeniem 461/2010”). Powyższe rozporządzenie wprowadza jednak rozróżnienie na nowe i używane pojazdy silnikowe. Zgodnie z art. 3 Rozporządzenia 461/2010 od dnia 1 czerwca 2013 r. do porozumień wertykalnych dotyczących nowych pojazdów silnikowych stosuje się Rozporządzenie Komisji (UE) nr 330/2010 z dnia 20 kwietnia 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 TFUE do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych (zwane dalej „Rozporządzeniem 330/2010”), natomiast w stosunku do części zamiennych oraz posprzedażowych usług naprawy lub konserwacji pojazdów silnikowych znajdzie zastosowanie art. 5 Rozporządzenia 461/2010, oraz Rozporządzenie 330/2010, ale tylko wówczas gdy porozumienie wertykalne nie jest wymienione w art. 5 Rozporządzenia 461/2010. Rozporządzenie 461/2010 straci moc obowiązującą 31 maja 2023 r. (art. 8).

Istotny jest fakt, Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1400/2002 w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 TFUE (dawnego art. 81 ust. 3 TWE) do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym, które to rozporządzenie straciło moc obowiązującą. Rozporządzenie 330/2010 stanowi natomiast, że nie podlegają zwolnieniu porozumienia wertykalne, które mają na celu:

ograniczenie terytorium lub kręgu klientów, na którym lub którym nabywca – bez uszczerbku dla ograniczenia dotyczącego jego miejsca prowadzenia działalności – może sprzedawać towary lub usługi objęte porozumieniem (art. 4 lit. b)

ograniczenie, uzgodnione między dostawcą komponentów a nabywcą, który je wbudowuje, prawa dostawcy do sprzedaży komponentów jako części zamiennych użytkownikom ostatecznym, zakładom naprawczym lub innym usługodawcom, którym nabywca nie powierzył napraw lub serwisowania swoich towarów (art. 4 lit. e)

Powyższe klauzule, o których mowa w art. 4 Rozporządzenia 330/2010, określane są jako tzw. *hardcore restrictions* – klauzule niedozwolone, czarne; ich pojawienie się w porozumieniu wertykalnym (np. ograniczenie uprawnień wynikających z gwarancji) prowadzi do nieważności całej umowy. Należy podkreślić, iż zgodnie z pkt 50 Zawiadomienia Komisji z dnia 10 maja 2010 r., zawierającego wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych, ograniczenie z art. 4 lit. b dotyczy sytuacji, w której „dostawca nie świadczy usług gwarancyjnych na obszarze całej Unii, w ramach

których dystrybutorzy zwykle są zobowiązani do świadczenia usług gwarancyjnych, a ich koszty są zwracane przez dostawcę, nawet w związku z produktami sprzedawanymi przez innych dystrybutorów na ich terenie”.

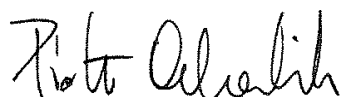
Zgodnie z *Supplementary Guidelines* wydanymi przez Komisję 28 maja 2010 r., nie będzie stanowić niedozwolonego ograniczenia zobowiązanie do stosowania oryginalnych części od producenta do napraw przeprowadzonych przez autoryzowany serwis (pkt 39). Ograniczeniem takim będzie natomiast odmowa honorowania gwarancji na pojazd sprowadzony przez konsumenta lub dystrybutora z innego Państwa Członkowskiego (pkt 49). Niedozwolone jest także nakładanie na użytkownika końcowego wymogu przeprowadzania napraw nie objętych gwarancją w autoryzowanym serwisie, bądź uzależnienie obowiązywania gwarancji od dochowania takiego obowiązku (pkt 69). To samo dotyczy wymogu stosowania części zamiennych marki producenta, do napraw nie objętych gwarancją. W takim jednak wypadku dostawca, będzie mógł odmówić serwisu gwarancyjnego jeżeli usterka, której naprawa jest objęta gwarancją, zostanie spowodowana przez zły jakości części lub nienależyty sposób naprawy przez nieautoryzowanego serwisanta.

Cytowane powyżej normy znalazły odzwierciedlenie w § 11 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 marca 2011 r. w sprawie wyłączenia niektórych rodzajów porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. nr 81 poz. 441). Rozporządzenie to jest odpowiednikiem Rozporządzenia 330/2010. Pozostaje pytanie, jaki jest stosunek pomiędzy przepisami prawa europejskiego odnoszącymi się do prawa konkurencji, a wspomnianymi powyżej polskimi normami?. Otóż art. 249 ust. 2 Traktatu stwierdza, iż rozporządzenia organów Wspólnoty obowiązują bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznający zasadę *effet utile* postanowił, iż system prawa wspólnotowego ma pierwszeństwo przed normami obowiązującymi w poszczególnych państwach Wspólnoty. Z tego względu przyjęć należy, iż art. 101 TFUE i Rozporządzenie 330/2010 Komisji Europejskiej obowiązują w Polsce w pierwszej kolejności pod warunkiem, że porozumienia wertykalne mają wpływ na handel między państwami Wspólnoty. W praktyce nie ma to jednak wielkiego znaczenia, gdyż polska ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów wzorowana była na art. 101 TFUE, a polskie rozporządzenie jest odzwierciedleniem Rozporządzenia 330/2010.

Co prawda, jak to już poprzednio wskazano, ani z powołanych na wstępie norm unijnych, ani z przepisów krajowych dotyczących bezpośrednio gwarancji nie wynika obowiązek udzielania tego uprawnienia jako obejmującego swym zasięgiem terytorialnym całą Unię Europejską, to jednak wspólnotowe prawo ochrony konkurencji wymusza pośrednio przyznawanie właśnie takich gwarancji. Dzieje się tak, ponieważ porozumienia pomiędzy dostawcą – producentem samochodów a autoryzowanymi przez niego serwisami zawierają zwykle liczne ograniczenia konkurencji i dlatego z reguły podlegają przepisowi art. 101 ust 1 TFUE jako niedozwolone. Aby uniknąć surowych sankcji, strony takich porozumień muszą spełnić warunki zwolnienia spod zakazu określone w Rozporządzeniu 330/2010. W szczególności wyłącznie te porozumienia z autoryzowanymi warsztatami będą podlegały zwolnieniu, w których dostawca nakłada na swoje serwisy obowiązek, aby naprawiały wszystkie pojazdy danej marki, honorowały gwarancje, przeprowadzały bezpłatną obsługę gwarancyjną oraz wykonywały prace związane z usuwaniem wad fabrycznych pojazdów sprzedanych przez dowolnego dealera w systemie dystrybucji, bez względu na miejsce zakupu samochodu. Obligatoryjne jest zatem zapewnienie, iż konsument będzie mógł oddać swój pojazd do dowolnego autoryzowanego warsztatu w ramach sieci dostawcy w dowolnym miejscu w UE w celu naprawy lub przeglądu, co wiąże się z koniecznością udzielenia gwarancji obejmującej swym zasięgiem wszystkie kraje, w których dostawca zorganizował sieć autoryzowanych serwisów. Nie ma przy tym znaczenia czy pojazd został nabyty od autoryzowanych dealerów czy też od podmiotu nie mającego takiego statusu.

Zastrzeżenie:

Niniejsza opinia prawna została opracowana na zlecenie Auto Global spółki z o.o. z siedzibą w Krakowie (KRS: 0000616094). Nie ponosimy odpowiedzialności za powoływanie się na jej treść przez inne osoby.



adw. Piotr Ochalik