



**PREZES  
URZĘDU OCHRONY  
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW  
DELEGATURA UOKiK W KRAKOWIE**

RKR-410-1/06/MS-52/08

Kraków, dn. 11 września 2008r.

**DECYZJA Nr RKR - 26/2008**

Na podstawie art. 11 ust. 1 w związku z art. 28 ust. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005r. Nr 244, poz. 2080 z późn. zm.) w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 z późn. zm.) oraz § 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2002r. w sprawie określenia właściwości miejscowej i rzeczowej Delegatur UOKiK (Dz. U. Nr 18 poz. 172 z późn. zm.), po przeprowadzeniu na wniosek Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych i Małych Przedsiębiorców w Krakowie postępowania antymonopolowego,

w imieniu Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

nie stwierdza się **stosowania przez**

1. Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. z siedzibą w Warszawie,
2. Autodistribution Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Dębicy,
3. Andrzeja Senkowskiego wykonującego działalność gospodarczą pod firmą Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe „POLCAR” z siedzibą w Warszawie,
4. Monikę Dankowską wykonującą działalność gospodarczą pod firmą Biuro Handlowe BHMD z siedzibą w Warszawie,

praktyki ograniczającej konkurencję na lokalnych rynkach napraw samochodów obejmujących obszar całej Polski poprzez zawarcie porozumienia polegającego na bezpośrednim ustalaniu - przez w/w dostawców - cen sprzedaży części zamiennych dla zakładów naprawczych należących do Sieci Naprawczej utworzonej przez PZU S.A. - co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...).”

**UZASADNIENIE**

W dniu 8.03.2005r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura UOKiK w Krakowie – zwanego dalej „organem antymonopolowym” lub „Prezesem UOKiK” wpłynął wniosek Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych i Małych Przedsiębiorców w Krakowie z siedzibą przy ul. Słowiańskiej 3 – zwanego dalej „Wnioskodawcą” lub „Cechem” - o wszczęcie postępowania antymonopolowego przeciwko Powszechnemu Zakładowi Ubezpieczeń S.A. – zwanego dalej „PZU” - pod zarzutem stosowania praktyk ograniczających konkurencję określonych art. 5 ust. 1 pkt 1 oraz art. 8 ust.

1 i ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005r. Nr 244, poz. 2080 z późn. zm.) – zwanej dalej „ustawą antymonopolową”. Po dokonaniu analizy wniosku, organ antymonopolowy wszczął w dniu 21.02.2005r. postępowanie wyjaśniające w przedmiotowej sprawie, którego celem było wstępne ustalenie czy i w jakim zakresie działania PZU naruszają przepisy ustawy antymonopolowej.

Złożony przez Wnioskodawcę wniosek został następnie doprecyzowany przez niego pismem z dnia 25.04.2005r., w którym rozszerzył uzasadnienie wniosku, a ponadto złożył wyjaśnienia oraz dodatkowe wnioski dowodowe.

W toku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego organ antymonopolowy ustalił, że PZU stworzyło sieć naprawczą obejmującą wytypowane przez niego zakłady naprawcze, których zadaniem jest powypadkowa naprawa samochodów, finansowana przez PZU. Dodatkowo wybrane zakłady naprawcze zostały zobowiązane do ustalania i rozliczania kosztów napraw na podstawie kalkulacji sporządzonych przez tego ubezpieczyciela lub na jego zlecenie. Zostały również zobowiązane do kupowania części zamiennych, wykorzystywanych podczas napraw powypadkowych, u wskazanych przez PZU dostawców części zamiennych, którymi były:

- Autodistribution Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Dębicy, przy ul. Krakowskiej 47,
- Andrzej Senkowski wykonujący działalność gospodarczą pod firmą Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe „POLCAR” z siedzibą w Warszawie, przy ul. Wejnerta 19,
- Monika Dankowska wykonująca działalność gospodarczą pod firmą Biuro Handlowe BHMD z siedzibą w Warszawie, przy ul. Arkuszowej 10.

Wymienieni dostawcy części zamiennych zawarli natomiast z PZU umowy, na mocy których zobowiązali się dostarczać części zamienne do zakładów naprawczych wskazanych przez PZU z zastosowaniem rabatu podstawowego jaki jest stosowany przez nich w obrocie gospodarczym oraz rabatu dodatkowego w wysokości 5 %, który jest stosowany wyłącznie przy sprzedaży dla zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU.

Postanowieniem nr RKR-20/2006 z dnia 10.02.2006r. organ antymonopolowy zamknął postępowanie wyjaśniające, a o jego wynikach poinformował Wnioskodawcę, wzywając go jednocześnie do uzupełnienia wniosku. Pismem z dnia 15.02.2006r. Wnioskodawca uzupełnił wniosek, żądając ostatecznie wszczęcia postępowania antymonopolowego przeciwko:

- PZU - pod zarzutem naruszenia art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, 3 oraz 5 ustawy antymonopolowej, tj. nadużywania pozycji dominującej na krajowym rynku ubezpieczeń komunikacyjnych poprzez stosowanie praktyk ograniczających konkurencję na krajowym rynku powypadkowych napraw samochodów realizowanych w ramach ubezpieczeń OC i AC.
- PZU, Autodistribution Polska Sp. z o.o. – zwanemu dalej „Autodistribution” lub „Spółką”, Andrzejowi Senkowskiemu wykonującemu działalność gospodarczą pod firmą Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe „POLCAR” – zwanemu dalej „POLCAR”, Monice Dankowskiej wykonującej działalność gospodarczą pod firmą Biuro Handlowe BHMD – zwanej dalej „BHMD” – pod zarzutem zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję zakazanego w art. 5 ust.1 pkt 1 ustawy antymonopolowej.

Po przeanalizowaniu zebranego materiału dowodowego organ antymonopolowy uznał, iż może on uzasadniać podejrzenie stosowania przez PZU oraz wymienionych powyżej 3 dostawców części zamiennych zarzucanych im praktyk ograniczających konkurencję W związku z powyższym postanowieniem nr RKR-151/2006 z dnia 23.05.2006r. – zmienionym postanowieniem nr RKR-234/2008r. z dnia 21.05.2008r. oraz postanowieniem nr RKR-284/2008r. z dnia 11.07.2008r. - organ antymonopolowy wszczął na wniosek Cechu postępowanie antymonopolowe przeciwko:

1. Powszechnemu Zakładowi Ubezpieczeń S.A. z siedzibą w Warszawie,
2. Autodistribution Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Dębicy,
3. Andrzejowi Senkowskiemu wykonującemu działalność gospodarczą pod firmą Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe „POLCAR” z siedzibą w Warszawie,
4. Monice Dankowskiej wykonującej działalność gospodarczą pod firmą Biuro Handlowe BHMD z siedzibą w Warszawie

pod zarzutem stosowania praktyk ograniczających konkurencję na lokalnych rynkach napraw samochodów obejmujących obszar całej Polski poprzez zawarcie porozumienia polegającego na bezpośrednim ustalaniu - przez w/w dostawców - cen sprzedaży części zamiennych dla zakładów naprawczych należących do Sieci Naprawczej utworzonej przez PZU S.A. - co może stanowić naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie (...).”

Natomiast w sprawie podniesionego przez Wnioskodawcę zarzutu dotyczącego ewentualnego naruszenia przez PZU przepisów art. 8 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, 3 oraz 5 ustawy antymonopolowej, tj. zakazu nadużywania pozycji dominującej na rynku, zostało wszczęte odrębne postępowanie antymonopolowe.

W toku postępowania organ antymonopolowy wydał - na wniosek Cechu - w dniu 23.05.2006r. postanowienie nr 153/2006 a o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego w zakresie załączników nr 21-37 do pisma Cechu z dnia 25.04.2005r. (k. 123 – 151) oraz załączników nr 3 – 6 do pisma Cechu z dnia 18.07.2005r. (k. 275 – 310) zawierających informacje o stawkach za roboczogodziny stosowanych przez niektóre zakłady naprawcze oraz dane osobowe klientów zlecających tym zakładom powypadkowe naprawy samochodów w ramach ubezpieczeń OC i AC rozliczane przez PZU w systemie bezgotówkowym i gotówkowym. Zażalenie na powyższe postanowienie złożyło PZU, jednakże prawomocnym postanowieniem Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 7.11.2006r. (sygn. akt XVII Amz 47/06/K) oddalił zażalenie i utrzymał w mocy ograniczenie prawa wglądu.

W odpowiedzi na podniesiony zarzut strony postępowania, tj. PZU i dostawcy części zamiennych, ustosunkowali się do zarzutów Wnioskodawcy i złożyli wyjaśnienia.

1. PZU pismem z dnia 12.06.2006r. wniosło o umorzenie postępowania antymonopolowego względnie o wydanie decyzji o niestwierdzeniu stosowania praktyk ograniczających konkurencję, z uwagi na brak podstaw do przyjęcia, że działania PZU i dostawców części zamiennych stanowią naruszenie przepisów ustawy antymonopolowej. Zdaniem PZU, umowy zawarte z w/w dostawcami nie eliminują, nie ograniczają, ani nie naruszają konkurencji na rynku właściwym. Podniosło, że nie prowadzi działalności w zakresie kupna lub sprzedaży części do samochodów, a rynek obrotu częściami zamiennymi nie stanowi dla PZU rynku właściwego, albowiem działa

on wyłącznie na rynku ubezpieczeń majątkowych, na którym posiada mocną pozycję. PZU zakwestionowało określony przez organ antymonopolowy rynek napraw samochodów, jak również brak – w jego ocenie – naruszenia interesu prawnego, ponieważ zakłady naprawcze, dążą do utrzymania wysokich cen części zamiennych. PZU podniosło także zarzut wyłączenia umów zawartych z dostawcami części zamiennych spod zakazu zawartego w art. 5 ustawy antymonopolowej, zarówno na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 sierpnia 2002r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 142, poz. 1198 z późn. zm), jak i na podstawie art. 11 ust. 2 tej ustawy wprowadzającego tzw. klauzulę rozsądku, stosowaną w przypadku, gdy korzyści gospodarcze przeważają nad negatywnymi skutkami związanymi z ograniczeniem konkurencji. Zdaniem PZU Wnioskodawca nie wykazał także, iż zrzeszone u niego zakłady naprawcze kupowały części zamiennych w cenach wyższych niż ceny stosowane przez 3 dostawców, z którymi PZU zawarło umowy, w stosunku do zakładów należących do Sieci Naprawczej. PZU podniosło, że nie narzuca, ani nie wyznacza zakładom naprawczym wysokości cen części zamiennych, jak również konkretnego dostawcy. Ogranicza się jedynie – w stosunku do zakładów należących do Sieci Naprawczej - do określenia granicy wysokości cen części zamiennych w celu wskazania maksymalnych kosztów naprawy, które będą przez niego uznawane przy ustalaniu wysokości odszkodowania oraz określenia wymogów dotyczących sposobu dokumentowania ponoszonych przez zakład naprawczy kosztów nabycia części zamiennych. Ma to na celu weryfikację zgłaszanych roszczeń odszkodowawczych oraz uniknięcie wypłat odszkodowań w zawyżonej wysokości. Podkreśliło ponadto, że nie narzuca zakładom należącym do Sieci Naprawczej obowiązku nabywania części zamiennych u dostawców, z którymi PZU zawarło umowę, tj. tzw. „dostawców preferowanych”, lecz jedynie rekomenduje nabywanie części u tych dostawców. Podniosło także, iż nabywanie części zamiennych u tych dostawców ma stanowić dodatkowe źródło zaopatrzenia dla warsztatów, co ma na celu zwiększenie konkurencyjności na rynku części zamiennych. Części oferowane przez dostawców preferowanych stanowią alternatywę dla części oferowanych przez autoryzowanych dealerów samochodowych lub producentów samochodów i są od nich tańsze.

Jednocześnie PZU podniosło, że procedura naboru zakładów do Sieci Naprawczej PZU oraz warunki umów o współpracy z zakładami naprawczymi w zakresie napraw i zakupu części zamiennych u dostawców preferowanych były przedmiotem postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez Prezesa UOKiK Delegatura w Gdańsku, który postanowieniem nr 364 z dnia 20.09.2004r. zamknął postępowanie wyjaśniające i nie wszczął postępowania antymonopolowego w tej sprawie.

PZU wyjaśniło również, iż pierwsze porozumienia z dostawcami części zamiennych w sprawie warunków zakupów tych części przez wskazane przez PZU zakłady naprawcze zostały zawarte w 2001r. w ramach pilotażowego wdrażania systemu Telepomocy i Preferowanej Sieci Naprawczej na terenie działania Oddziału Okręgowego PZU w Warszawie. Następnie program Sieci Naprawczej został rozszerzony na obszar całego kraju i PZU zawarło nowe umowy w sprawie warunków sprzedaży części zamiennych do wskazanych przez niego zakładów naprawczych.

W kolejnym piśmie z dnia 14.12.2006r. podtrzymało swoje dotychczasowe stanowisko, że postanowienia zawarte z dostawcami preferowanymi nie naruszają przepisów ustawy antymonopolowej oraz wyjaśniło, że działania te miały doprowadzić do obniżenia

kosztów zakupu części zamiennych poprzez szersze zastosowanie części alternatywnych pochodzących od dostawców niezależnych, oferujących je w cenach niższych niż autoryzowani producenci i dostawcy. Wyjaśniło także, iż celem powołania ceny preferowanej było uproszczenie systemu rozliczeń pomiędzy zakładami sieci naprawczej, dostawcami i PZU S.A., a nie ograniczenie konkurencji na rynku. W wyniku negocjacji PZU jako ostateczny płatnik za części zamienne wynegocjował u dostawców rabat dla siebie w wysokości 5 % - wyznaczający tzw. cenę preferowaną. W toku negocjacji z dostawcami i konsultacji ze środowiskiem warsztatowym opracowano rozwiązanie, w którym dostawca udziela rabatu dla PZU oraz rabatu dla warsztatu na etapie zakupu przez warsztat. Zdaniem PZU podnoszony przez Wnioskodawcę zarzut o rzekomym uprzywilejowaniu zakładów należących do Sieci Naprawczej jest chybiony. Wprawdzie cena wyjściowa -preferowana dla zakładów SN jest niższa o 5 %, jednak marża i rabat jest taki sam, gdyż zakłady Sieci Naprawczej nabywają części w cenie preferowanej (z rabatem 5% dla PZU) a zakłady spoza sieci w cenie detalicznej. Rabat dla warsztatów zrzeszonych w sieci naprawczej nie stanowi szczególnej preferencji dla tych warsztatów a porozumienia pomiędzy PZU SA a dostawcami są tylko opisem standardowych zasad stosowanych przez wielu dostawców.

Pismem z dnia 25.02.2008r. PZU stwierdziło, że stworzenie Sieci Naprawczej i współpraca z dostawcami była związana z wejściem w życie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 38 poz. 329 z późn. zm.), co umożliwiło zakładom ubezpieczeniowym działającym na terenie Polski – w tym PZU – przyjmować w rozliczeniach szkód ceny części alternatywnych o porównywalnej jakości za maksymalny akceptowany poziom cen części zamiennych, a dopiero w razie ich braku – ceny części określone przez ich producentów lub generalnych importerów. Wyjaśniło również, że po wypowiedzeniu porozumień z dostawcami preferowanymi, co nastąpiło w dniu 2.08.2007r. sprzedaż części zamiennych do zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU odbywa się na podobnych zasadach, co sprzedaż do zakładów nie należących do tej Sieci.

2. Autodistribution w piśmie z dnia 5.06.2006r. wyjaśniło, że zgodnie z porozumieniem z dnia 30.05.2005r. zawartym z PZU było zobowiązane dostarczać do zakładów naprawczych należących do stworzonej przez PZU Sieci Naprawczej części zamienne po cenach preferowanych, które były niższe od cen detalicznych o 5%. Ponadto każdy zakład naprawczy należący do Sieci Naprawczej uzyskał dodatkowy rabat w wysokości 17%, a Autodistribution dostarczył im programy komputerowe niezbędne do dokonywania zamówień. Zdaniem Autodistribution praktyka udzielania rabatów i dostarczania programów komputerowych do składania zamówień jest powszechna wśród dostawców części zamiennych. Odnosząc się do zarzutu zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję Spółka wyjaśniła, że nie zna warunków umów i wysokości rabatów udzielanych przez innych dostawców zakładom należącym do Sieci Naprawczej. Zgodziła się jedynie zawrzeć umowę z PZU, zobowiązując się m.in. do udzielenie rabatu minimalnego, którego wysokość wskazało PZU. Ponadto Autodistribution wyjaśniło, że nie dostarcza bezpośrednio części zamiennych do zakładów naprawczych, lecz czyni to za pośrednictwem sieci Hurtowni Partnerskich.

3. POLCAR w piśmie z dnia 12.06.2006r. wyjaśnił, że udziela wszystkim swoim klientom rabatów w wysokości do 17% od stosowanych cen detalicznych. Jedynie wobec nabywców części zamiennych – zakładów naprawczych należących do Sieci Naprawczej stworzonej przez PZU POLCAR stosowało cenę preferowaną, która była początkowo niższa o 10 %, a następnie o 5 % od ceny detalicznej. Była ona ustalona jako dodatkowy opust cenowy dla zakładu naprawczego. Dla zakładów należących do sieci naprawczej POLCAR stosował także rabat podstawowy w wysokości 17%. Wysokość zarówno ceny preferowanej, jak i rabatu podstawowego została zaproponowana PZU przez POLCAR. Oferta firmy jest dostępna dla kontrahentów POLCAR w formie programu na nośnikach cd i jest instalowana nieodpłatnie u klientów, co ma na celu ułatwienie im składania zamówień.
4. BHMD pismem z dnia 1.06.2006r. stwierdziło, że zawarte porozumienie nie narusza przepisów ustawy antymonopolowej, a zwłaszcza jej art. 5 ust. 1 pkt 1. Jego skutkiem nie było wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji. Jest ono jedną z kilku firm, które zawarły porozumienia z PZU na dostawę części zamiennych do zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU. Większość kontrahentów BHMD nie należy do tej sieci i ma także możliwość zakupu części zamiennych z zastosowaniem rabatów. Wszyscy kontrahenci BHMD otrzymują dostęp do szkoleń i oprogramowania stosowanego do składania zamówień oraz do informacji o oferowanych częściach i ich cenach. Cena preferowana, która była stosowana wobec zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU została uzgodniona obustronnie w formie rabatu w wysokości 5% od ceny detalicznej, a udzielony rabat podstawowy został zaproponowany PZU przez BHMD. Firma stosuje system rabatowy, a wysokość udzielanych rabatów jest zależna od długości współpracy, regularności i wielkości zakupów.

Wnioskodawca natomiast podtrzymał swoje stanowisko zawarte we wniosku o wszczęcie postępowania antymonopolowego i w kolejnym piśmie z dnia 21.12.2006r. stwierdził, że zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy antymonopolowej wystarczającą przesłanką uznania porozumienia za niedozwolone jest fakt jego oddziaływania na rynek właściwy, czego skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na tym rynku. Zatem fakt, iż PZU bezpośrednio nie zajmuje się obrotem częściami zamiennymi ani naprawami samochodów, automatycznie nie przesądza braku oddziaływania porozumień zawartych pomiędzy PZU a dystrybutorami części zamiennych na rynek powypadkowych napraw samochodów. PZU powołuje się również, na regułę rozsądku wynikającą z art. 7 ustawy antymonopolowej, nakazującą traktować pewne porozumienia ograniczające konkurencję jako legalne w przypadku jeżeli wynikające z nich korzyści gospodarcze przeważają nad negatywnymi skutkami związanymi z ograniczeniem konkurencji. Zgodnie z cytowanym art. 7 ustawy powoływane korzyści gospodarcze muszą przyczyniać się do polepszenia produkcji, dystrybucji towarów lub do postępu technicznego lub gospodarczego, zapewniać nabywcom lub użytkownikom odpowiednią część wynikających stąd korzyści, a zdaniem Wnioskodawcy PZU nawet nie próbuje wyjaśnić jakie konkretnie korzyści gospodarcze poza stronami tych porozumień i ich beneficjentami (zakładami zrzeszonymi w Sieci Naprawczej PZU) odnoszą inni uczestnicy rynku powypadkowych napraw samochodów, a przede wszystkim konsumenci, czyli klienci PZU dokonujący napraw samochodów finansowanych w ramach ubezpieczenia. W ocenie Wnioskodawcy określanie przez PZU górnej granicy wysokości cen części w celu wskazania maksymalnych kosztów naprawy, które będą uznawane przez niego przy ustalaniu odszkodowania oznacza w praktyce, że jeżeli cena części zamiennych użytych do naprawy

przewyższy górną granicę uznawaną przez ubezpieczyciela, to PZU nie uwzględni tej różnicy w kwocie wypłaconego odszkodowania. Jeżeli kwota wypłaconego odszkodowania będzie niższa od kosztów naprawy, to różnica ta obciąży klienta (który będzie musiał dopłacić za naprawę z własnych środków) lub zakład naprawczy.

**W toku przedmiotowego postępowania organ antymonopolowy ustalił, następujący stan faktyczny**

Wnioskodawca - Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych i Małych Przedsiębiorców w Krakowie jest organizacją zawodową, której członkami jest ok. 140 przedsiębiorców, w tym rzemieślników, wykonujących działalność w zakresie świadczenia usług naprawczych i lakierniczych samochodów na terenie Krakowa i województwa małopolskiego. Cech jest wpisany do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000144316, do Rejestru stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji i publicznych zakładów opieki zdrowotnej oraz do Rejestru Przedsiębiorców (dowód: odpis z KRS – k. 7 - 11, k.27), co oznacza, iż Cech jest przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy antymonopolowej.

Przedsiębiorcy zrzeszeni u Wnioskodawcy wykonują przeglądy i naprawy samochodów na zlecenie ich właścicieli oraz powypadkowe naprawy samochodów. Usługi te mogą być finansowane przez właścicieli pojazdów lub przez ubezpieczycieli w ramach polis ubezpieczeniowych odpowiedzialności cywilnej (OC) oraz ubezpieczenia auto-casco (AC). W ostatnim przypadku rozliczenie kosztów naprawy samochodów przez ubezpieczyciela odbywa się w ramach dwóch systemów, tj. gotówkowego i bezgotówkowego. W pierwszym z tych systemów, poszkodowany właściciel samochodu otrzymuje od ubezpieczyciela z własnej polisy AC lub polisy OC sprawcy szkody określoną kwotę odszkodowania, która – wg ubezpieczyciela – ma pokryć koszty naprawy. Z kwoty tej właściciel powinien zapłacić zakładowi naprawczemu wynagrodzenie za wykonaną naprawę uszkodzonego samochodu. Drugim sposobem rozliczenia jest system bezgotówkowy, w którym właściciel samochodu (tj. osoba poszkodowana i uprawniona do otrzymania odszkodowania z polisy OC lub osoba ubezpieczona uprawniona do otrzymania odszkodowania z polisy AC) decydujący się na powypadkową naprawę pojazdu w systemie bezgotówkowym zleca zakładowi naprawczemu, nie tylko przeprowadzenia naprawy, lecz również upoważnia zakład do reprezentowania siebie w postępowaniu likwidacyjnym w tym do składania wniosków o dokonanie oględzin, weryfikację kosztów naprawy. Równocześnie właściciel upoważnia zakład ubezpieczeń do wypłaty należnego odszkodowania bezpośrednio na rzecz zakładu naprawczego. Wykorzystana jest w tym przypadku instytucja przekazu uregulowana w art. 921 — 921 k.c. W obydwóch przypadkach ubezpieczyciele nie zlecają bezpośrednio napraw, ponieważ to właściciele samochodów sami wybierają zakład naprawczy.

Ogólna liczba zakładów naprawczych w Polsce zajmujących się wykonywaniem napraw samochodów, zarówno na zlecenie ich właścicieli, jak i napraw powypadkowych finansowanych przez zakłady ubezpieczeń z Polic OC i AC jest szacowana na ok. 18.000 – 21.000 zakładów. (dowód: k. 162).

PZU jest spółką akcyjną działającą na podstawie wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000009831 (dowód: odpis z KRS – k. 33 – 42), świadcząca

usługi ubezpieczeniowe na terenie Polski. Zakres działalności PZU obejmuje m.in. ubezpieczenia majątkowe, w tym samochodów z tytułu polis ubezpieczeniowych odpowiedzialności cywilnej (OC) oraz ubezpieczenia auto-casco (AC), a także ustalanie rozmiarów szkód i ich likwidacja. W segmencie rynku ubezpieczeń komunikacyjnych udział PZU w okresie 2004 – 2007 liczony wg udziału w składce z danego rynku - wynosił łącznie dla OC i AC – od 58,3% w roku 2004 do 48,6% w roku 2007, a wg udziału wypłaconych przez PZU odszkodowań komunikacyjnych brutto w ogólnej kwocie odszkodowań brutto wypłaconych przez wszystkich ubezpieczycieli działających na rynku polskim w tym okresie wyniósł od 59,84 % w roku 2004 do 52,84 w roku 2007 (dowód: pismo Komisji Nadzoru z dnia 31 lipca 2008 znak: DMR/073/15/2/08).

Autodistribution Polska Sp. z o.o. jest przedsiębiorcą działającym na podstawie wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000034198 (dowód: odpis z KRS – k. 365 – 372), stowarzyszonym w Europejskiej Grupie Handlowej „AUTODISTRIBUTION INTERNATIONAL” z siedzibą w Kortenberg w Brukseli i posiada prawo do korzystania ze znaków towarowych i know-how tego przedsiębiorcy. Przedmiot jego działalności obejmuje m.in. handel hurtowy i detaliczny częściami zamiennymi i akcesoriami samochodowymi. Działa na rynku polskim, poprzez sieć tzw. Hurtowni Partnerskich, a warunki współpracy - w tym warunki handlowe i zasady działania – pomiędzy Autodistribution a Hurtowniami Partnerskimi regulują zawierane pomiędzy nimi umowy Partnerskie. Stosownie do ich treści Autodistribution sprzedają towary bezpośrednio Hurtowniom Partnerskim w celu dalszej ich odsprzedaży. Nie prowadzi natomiast żadnej polityki rabatowej, a rabaty są udzielane nabywcom końcowym przez podmioty działające na niższych szczeblach obrotu – tj. Hurtownie Partnerskie i ich kontrahentów, na zasadach przez nich ustalonych. (dowód: k 363 – 364, pismo z dnia 25.02.2007r.)

Andrzej Senkowski Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe „POLCAR” jest przedsiębiorcą jednoosobowym wykonującym działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy pod numerem 6658. Przedmiot jego działalności obejmuje m.in. handel hurtowy i detaliczny częściami zamiennymi i akcesoriami samochodowymi. POLCAR posiada dwa własne punkty sprzedaży, a ponadto dostarcza części zamienne do innych hurtowni i sklepów w celu dalszej ich odsprzedaży. W sprzedaży POLCAR stosuje system rabatowy, w którym wysokość udzielanych rabatów uzależniona jest od wielkości miesięcznych obrotów z danym nabywcą. Udzielane przez POLCAR rabaty wynoszą od 16 % przy obrotach powyżej 1.000 zł miesięcznie do 31 % miesięcznych obrotach przekraczających 10.000 zł. (dowód: k. 320 – 330, pismo z dnia 12.06.2006r.)

Monika Dankowska Biuro Handlowe BHMD jest przedsiębiorcą jednoosobowym wykonującym działalność gospodarczą na podstawie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy pod numerem 241. Przedmiot jego działalności obejmuje m.in. handel hurtowy i detaliczny częściami zamiennymi i akcesoriami samochodowymi. BHMD posiada trzy hurtownie prowadzi sprzedaż części zamiennych zarówno klientom indywidualnym, jak sieciom zakładów naprawczych. Polityka rabatowa dla kontrahentów jest uzależniona od warunków współpracy z danym klientem, tj. czasu współpracy, regularności i wielkości zakupów oraz zamawianego asortymentu. Przedsiębiorca stosuje rabaty, których wysokość jest uzależniona od grupy



asortymentowej, a ich wysokość wynosi od 10% ceny detalicznej w przypadku produktów chemicznych do ponad 40 % w przypadku części zamiennych do zawieszenia. Koszty dostawy lub odbioru zakupionych części zamiennych obciążają z reguły klientów, a BHMD ponosi koszty dostawy jedynie w przypadku dokonywania regularnych, dużych zamówień. (dowód: k. 331 – 332, pismo z dnia 1.06.2006r.)

Łączna wartość sprzedaży dostawców preferowanych wyniosła w 2004r. ok. 579 mln zł, podczas gdy łączna wartość sprzedaży części zamiennych dokonana w tym roku przez działających na terenie Polski dostawców niezależnych (nie posiadających autoryzacji producentów samochodów) wyniosła ok. 2.358 mln zł, co oznacza, iż udział dostawców preferowanych w rynku dystrybucji części zamiennych realizowanej przez niezależnych dostawców wyniósł ok. 24,5%. Uwzględnić należy, iż dane te nie obejmują dostawców opon samochodowych, szyb i akumulatorów, jak również autoryzowanych producentów części zamiennych, a zatem faktyczny udział dostawców preferowanych w rynku dystrybucji części zamiennych do samochodów jest jeszcze mniejszy (dowód: 161, 162, 218, 331). W tym samym okresie wartość części zakupionych przez zakłady naprawcze na potrzeby napraw powypadkowych finansowanych przez PZU wyniosła ok. 830 mln zł. (dowód: k. 162). Z danych dostarczonych przez dostawców preferowanych wynika, że sprzedaż części zamiennych realizowana przez nich do zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU w 2005 wynosiła do ok. 10% ich ogólnej sprzedaży. (dowód: pisma Autodistribution z dnia 5.06.2006r., POLCAR z dnia 12.06.2006r. oraz BHMD z dnia 1.06.2006r.).

Podstawą dokonywania przez PZU rozliczeń z zakładami naprawczymi z tytułu powypadkowych napraw samochodów wykonywanych w ramach ubezpieczeń komunikacyjnych były przepisy Kodeksu cywilnego i ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 124, poz. 1152 z późn. zm.) w przypadku szkód z ubezpieczenia OC) oraz „Ogólne Warunki Ubezpieczenia AUTOCASCO PZU S.A.” zwanej dalej „OWU AC” w przypadku szkód z ubezpieczenia AC”. Wycena kosztów naprawy pojazdu była dokonywana z uwzględnieniem cen usług i części zamiennych stosowanych w Polsce. Sposób ustalania kosztów napraw powypadkowych był jednakowy dla napraw rozliczanych w systemie bezgotówkowym oraz gotówkowym. Różnica pomiędzy tymi systemami polega na sposobie wypłaty odszkodowania. W systemie rozliczeń gotówkowych odszkodowanie wypłacane właścicielowi pojazdu, który następnie we własnym zakresie rozliczał się z zakładem naprawczym. W systemie rozliczeń bezgotówkowych odszkodowanie wypłacane jest przez ubezpieczyciela bezpośrednio zakładowi naprawczemu, który reprezentuje właściciela pojazdu w postępowaniu likwidacyjnym. Przy ustalaniu kosztów napraw powypadkowych PZU wykorzystuje normy czasowe operacji naprawczych określone przez producentów, ceny części zamiennych i materiałów zawarte w systemach Audatex lub Eurotax oraz stawki roboczogodzin ustalone przez siebie w oparciu o średnie ceny usług na terenie działalności jednostki organizacyjnej PZU likwidującej szkodę. (dowód: k. 83 – 85) W/w systemy są bazami danych o cenach części zamiennych stosowanych przez producentów i dostawców oraz o normach czasu na wykonanie określonych czynności naprawczych określonych przez producentów samochodów.

W 2001r. PZU przystąpiło do pilotażowego wdrażania systemu Telepomocy i Preferowanej Sieci Naprawczej na terenie działania Oddziału Okręgowego PZU w Warszawie. System ten oparty był z jednej strony na umowach o współpracy zawartych z

wybranymi przez PZU zakładami naprawczymi oraz z drugiej strony na porozumieniach zawartych z dostawcami części zamiennych, których przedmiotem było ustalenie preferencyjnych warunków zakupów tych części przez wskazane przez PZU zakłady naprawcze. Wybranymi przez PZU dostawcami były: POLCAR i BHMD.

Zgodnie z treścią zawartych porozumień w/w dostawcy zostali zobowiązani do dostarczania części zamiennych do zakładów naprawczych należących do Preferowanej Sieci Naprawczej PZU na preferowanych warunkach cenowych określonych w par. 2 każdego z porozumień. Warunki cenowe były zróżnicowane. I tak:

- POLCAR był zobowiązany stosować wobec zakładów ceny preferowane, które były niższe średnio o 10 % od cen detalicznych stosowanych przez tego dostawcę, przy czym ceny preferowane nie mogły być większe od średniej ceny systemów Audatex/Eurotax pomniejszonej o 45 % i musiały zawierać w sobie koszt dostawy i inne opłaty dostawcy. Ponadto POLCAR zobowiązany było do udzielenia zakładom rabatu podstawowego względem ceny preferowanej w wysokości 17 %. (dowód: k. 324 – 325) oraz mogło stosować dodatkowe rabaty.
- BHMD było zobowiązane stosować wobec zakładów ceny preferowane, które były niższe średnio o 5 % od cen detalicznych stosowanych przez tego dostawcę, przy czym ceny preferowane nie mogły być większe od średniej ceny systemów Audatex/Eurotax pomniejszonej o 40% i musiały zawierać w sobie koszt dostawy i inne opłaty dostawcy. Ponadto BHMD zobowiązane było do udzielenia zakładom rabatu podstawowego względem ceny preferowanej w wysokości 17 %. (dowód: k. 334 – 335) oraz mogło stosować dodatkowe rabaty.

W obydwóch przypadkach odbiorcami zakupionych części zamiennych i płatnikami były zakłady należące do Preferowanej Sieci Naprawczej. Ponadto PZU nałożyło na dostawców obowiązek zapewnienia dostawy zakupionych części zamiennych w ciągu najbliższego dnia roboczego od daty złożenia zamówienia, dostarczenia na własny koszt do zakładów oprogramowania komputerowego do składania zamówień oraz przeszkolenia pracowników zakładów w zakresie jego obsługi.

Następnie program Preferowanej Sieci Naprawczej został rozszerzony na obszar całego kraju i PZU przeprowadziło nabór zakładów naprawczych do nowotworzonej ogólnopolskiej Sieci Naprawczej. Łącznie do Sieci Naprawczej przystąpiło w pierwszym naborze 783 zakłady naprawcze dysponujące łącznie 811 punktami naprawczymi. W 2006r. na skutek kolejnych naborów liczba zakładów należących do Sieci Naprawczej wzrosła do 867 zakładów, co wg PZU stanowi ok. 4 % łącznej ilości zakładów naprawczych działających na terenie kraju. (dowód: k. 162, pismo z dnia 6.0.6.2006r.). Odnosząc podaną przez PZU liczbę zakładów naprawczych należących do Sieci Naprawczej do łącznej liczby zakładów naprawczych szacowanej na od 18.000 do 21.000 zakładów, udział Sieci Naprawczej w rynku zakładów naprawczych wynosi od 4,13% do 4,82%. PZU złożyło także oferty współpracy – której przedmiotem była sprzedaż na ustalonych z PZU warunkach cenowych części zamiennych do zakładów należących do Sieci Naprawczej - 13 przedsiębiorcom zajmującym się handlem hurtowym i dostawą części zamiennych oraz 2 producentom szyb samochodowych. Spośród dostawców części zamiennych PZU wytypowało POLCAR, BHMD – które były dostawcami części zamiennych do pilotażowej Preferowanej Sieci Naprawczej oraz Autodistribution, który zdaniem PZU posiadał

wystarczającą powierzchnię magazynową, rozwiniętą sieć dystrybucji oraz zapewnia atrakcyjne ceny (dowód: pismo PZU z dnia 12.06.2006r.).

Podstawą prawną stworzenia Sieci Naprawczej była uchwała Nr UZ/401/2003 z dnia 23 września 2003r., którą Zarząd PZU zatwierdził:

- „Zasady Działania Sieci Naprawczej”,
- Umowę o współpracy pomiędzy jednostkami PZU SA a zakładami naprawczymi
- „Zlecenie Naprawy”,
- „Upoważnienie” - regulujące zasady współpracy pomiędzy PZU a zakładami naprawczymi w zakresie usuwania szkód w pojazdach, za które PZU ponosi odpowiedzialność na podstawie zawartych umów ubezpieczenia.

Powyższa uchwała została opublikowana w okólniku Nr 39/2003 Dyrektora Biura Likwidacji Szkód z dnia 30 grudnia 2003r. w sprawie utworzenia Sieci Naprawczej na terenie całego kraju, obejmującej zakres współpracy zakładów naprawczych, dostawców oraz sieć holowników współpracujących z PZU SA w ramach likwidacji szkód w pojazdach samochodowych i weszła w życie z dniem podpisania okólnika. (dowód: k. 172 – 210). Stosownie do postanowień w/w uchwały, która określała zasady współpracy, zakłady naprawcze należące do Sieci Naprawczej miały zostać zobowiązane do korzystania z dostawców preferowanych tj. z sieci niezależnych dostawców (części zamiennych, komponentów itp.) współdziałających z PZU na podstawie porozumień zawieranych przez Centralę PZU. Warunkiem zgłoszenia zakładu do Sieci Naprawczej było posiadanie przez ten zakład określonego przez PZU zaplecza technicznego, które miało umożliwić przeprowadzenie napraw powypadkowych z zachowaniem technologii producenta pojazdów. Natomiast dostawcy mieli zapewniać rabat dla PZU, wyznaczającego tzw. cenę preferowaną, rabat dla zakładów Sieci Naprawczej od ceny preferowanej, a także mogli udzielać dodatkowych rabatów według własnego uznania. (dowód: k. 173 – 174).

W dniu 30.05.2005r. PZU zawarło w wymienionych powyżej dostawcami – którym przyznano tytuł dostawcy preferowanego - umowy określające cenowe warunki sprzedaży części zamiennych do zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU. Umowy te zostały nazwane jako „Porozumienie dotyczące zasad współdziałania PZU SA w zakresie zaopatrywania w części zamienne zakładów naprawczych współpracujących z PZU SA w ramach Sieci Naprawczej”

Stosownie do treści par. 1 porozumienia wszyscy dostawcy preferowani oraz ich hurtownie partnerskie byli zobowiązani do dostarczania części zamiennych do zakładów naprawczych należących do Sieci Naprawczej PZU, których listę ubezpieczyciel był zobowiązany dostarczyć i dokonywać jej aktualizacji. W świetle umowy, odbiorcą zakupionych części zamiennych i płatnikiem był wyłącznie zakład należący do Sieci Naprawczej. Dostawcy preferowani byli zobowiązani do stosowania wobec tych zakładów cen preferowanych, które były niższe od stosowanych przez nich cen detalicznych o 5 %, przy czym ceny preferowane zawierały w sobie koszt dostawy i inne opłaty dostawcy (par. 2 ust. 3 i 4 porozumienia). Ponadto dostawcy preferowani byli zobowiązani do udzielenia zakładom należącym do Sieci Naprawczej rabatu podstawowego od cen preferowanych w wysokości 17% (Autodistribution i BHMD) albo 23 % (POLCAR), co nie wyłączało możliwości udzielenia tym zakładom dodatkowych rabatów wobec rabatu podstawowego (par. 2 ust. 5 i 6 porozumienia). Dodatkowymi zobowiązaniami, jakie przyjęli na siebie dostawcy preferowani było zapewnienie dostawy zakupionych części zamiennych w ciągu najbliższego dnia roboczego od daty złożenia zamówienia, dostarczenie na własny koszt do

zakładów oprogramowania komputerowego do składania zamówień oraz przeszkolenia pracowników zakładów w zakresie jego obsługi (par. 2 ust. 11 i 12 porozumienia). Zawarte przez PZU umowy z dostawcami nie zawierały natomiast postanowień, które ograniczałyby zakładom naprawczym możliwość zakupu części zamiennych na warunkach preferowanych tylko do napraw finansowanych przez PZU. (dowód: k. 327 – 329, 337 – 339, 374 – 376) Zakłady naprawcze należące do Sieci Naprawczej otrzymały możliwość korzystania z uzyskanych: ceny preferowanej i rabatu podstawowego również przy nabywaniu części zamiennych do innych napraw. (dowód: k. 321)

Zawarte z w/w dostawcami preferowanymi „Porozumienia dotyczące zasad współdziałania PZU SA w zakresie zaopatrywania w części zamienne zakładów naprawczych współpracujących z PZU SA w ramach Sieci Naprawczej” zostały wypowiedziane przez PZU w dniu 2.08.2007r. z zachowaniem 1-miesięcznego okresu wypowiedzenia, co skutkowało ich rozwiązaniem w dniu 3.09.2007r. (dowód: pismo PZU z dnia 14.12.2007r.). Od tego dnia sprzedaż części zamiennych do zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU, jak i zakładów nie należących do tej Sieci, odbywa się na ogólnych zasadach, stosowanych przez każdego z dostawców wobec swoich kontrahentów.

**Mając na uwadze ustalony stan faktyczny, organ antymonopolowy zważył, co następuje:**

W dniu 21.04.2007r. weszła w życie ustawa z dnia 16 lutego 2007r o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 z późn. zm.), która uchylila poprzednio obowiązującą ustawę z dnia 15 grudnia 2000r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2005r. Nr 244, poz. 2080 z późn. zm.). Jednakże - na mocy art. 131 ust. 1 ustawy z 16 lutego 2007r. – do postępowań wszczętych na podstawie ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. i niezakończonych do dnia wejścia w życie nowej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, tj. ustawy antymonopolowej z 2000r.

Art. 1 ust. 1 ustawy antymonopolowej stanowi, że ustawa określa warunki rozwoju i ochrony konkurencji oraz zasady podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. Natomiast art. 5 ust. 1 tej zakazuje porozumień, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. A zatem - w świetle w/w przepisy – dla rozpoznania zarzutu ewentualnego zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję konieczne są: analiza, czy w przedmiotowej sprawie został lub mógł zostać naruszony interes publiczny oraz określenie rynku właściwego lub rynków właściwych występujących w rozważanym stanie faktycznym.

## **Interes publicznoprawny**

W świetle art. 1 ust. 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, instrumenty w niej przewidziane winny być wykorzystywane dla podejmowanej w interesie publicznym ochrony interesów przedsiębiorców i konsumentów. W orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – zwanego dalej „SOKIK” (poprzednio Sądu Antymonopolowego – zwanego dalej „SA”) utrwalił się pogląd, iż naruszenie interesu

publicznoprawnego ma miejsce wówczas, gdy skutkami działań sprzecznych z przepisami prawa antymonopolowego dotknięty jest szerszy krąg uczestników rynku, względnie, gdy działania te wywołują na rynku inne niekorzystne zjawiska (vide: wyroki SA z dnia 24.01.1991r., XV Amr 8/90; z dnia 4.07.2001r. XVII Ama 108/00; z dnia 23.10.2002r. XVII Ama 133/2001). W wyroku z dnia 27.06.2001r. (sygn. akt XVII Ama 92/00) SOKiK stwierdził, że *„Interes publiczny w postępowaniu administracyjnym nie jest pojęciem jednolitym i stałym. W każdej sprawie winien on być ustalony i konkretyzowany co do swych wymagań. Organ administracji – Prezes Urzędu winien być w toku postępowania i przy wydawaniu decyzji rzecznikiem tego interesu, albowiem wynika to z jego zadań w strukturze administracji publicznej – art. 7 k.p.a. Publiczny znaczy dotyczący ogółu, dotyczący ogółu a nie jednostki, czy też określonej grupy. A zatem podstawą do zastosowania przez Prezesa Urzędu przepisów ustawy antymonopolowej winno być uprzednie stwierdzenie, że został naruszony interes publicznoprawny, a nie interes prawny jednostki czy też grupy”*. Powyższe stanowisko zostało dookreślone i uzupełnione przez Sąd Najwyższy, który w wyroku z dnia 26.02.2004r. (sygn. akt III SK 2/04) stwierdził, że *„naruszenie indywidualnego interesu nie wyklucza dopuszczalności równoczesnego uznania, że dochodzi do naruszenia publicznego zbiorowego interesu, jeżeli indywidualne pogwałcenie przepisów ustawy mogłoby w jakikolwiek sposób prowadzić do ustanowienia lub utrwalenia monopolistycznych praktyk rynkowych, które wywołują skutki na terytorium RP”*.

Wobec powyższego stwierdzić należy, że przedmiotowe postępowanie zostało podjęte i było prowadzone w interesie publicznym. Uprawdopodobniony przez Wnioskodawcę zarzut dotyczył zawarcia niedozwolonego porozumienia między ubezpieczycielem a dostawcami części zamiennych do samochodów, którego przedmiotem było ustalenie cen sprzedaży części zamiennych dla wskazanych przez tego ubezpieczyciela zakładów naprawczych. Ustalanie cen sprzedaży wpływa na ograniczanie konkurencji między nabywcami, w tym przypadkiem zakładami naprawczymi, albowiem niektórzy z nich uzyskali możliwość nabywania części zamiennych w cenach niższych niż pozostali. Uznać zatem należy, że zawarte porozumienie mogło wywierać bezpośredni wpływ na stan i rozwój konkurencji na rynku właściwym w niniejszej sprawie. Zatem dobrem chronionym jest tu konkurencja jako taka, a nie interes konkretnych przedsiębiorców – zakładów zrzeszonych u Wnioskodawcy.

Uznać zatem należy, że w niniejszej sprawie zachodziło poważne podejrzenie ewentualnego naruszenia - przez PZU i dostawców części zamiennych - interesu publicznoprawnego, co uzasadniało ocenę zachowania tych przedsiębiorców w świetle przepisów ustawy o ochronie (...).

## **Rynek właściwy**

Stosownie do treści przepisu art. 5 ust. 1 ustawy antymonopolowej zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym. Natomiast w świetle art. 4 pkt 8 tej ustawy przez „rynek właściwy” rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. Zgodnie z powyższą definicją rynek właściwy został ograniczony do pewnych towarów i terytorium, które w danej sprawie

mają znaczenie z punktu widzenia konkurencji i uczestników rynku. Rynek właściwy musi zatem zostać zdefiniowany produktowo i geograficznie.

SOKIK wskazał, iż ustalając rynek właściwy w sprawie należy mieć na uwadze podmiot gospodarczy w stosunku, do którego toczy się postępowanie, uwzględniając warunki konkurencji podmiotów gospodarczych działających w porównywalnych warunkach. Sąd wskazał także, iż przy określaniu rynku należy m.in., obok towaru na nim oferowanego, wziąć pod uwagę fazę obrotu towarowego (zbyt, hurt, detal) oraz określić w jakim zakresie uczestnicy rynku poddani są współzawodnictwu ze strony konkurencji (vide: wyrok SOKIK z dnia 23.03.2006r., sygn. akt XVII Ama 130/04

Niniejsza sprawa dotyczy zawarcia porozumienia pomiędzy PZU a dostawcami preferowanymi części zamiennych, którego przedmiotem jest ustalenie ceny oraz rabatu dla wskazanych przez PZU nabywców części oraz skutków, jakie wywołuje to porozumienia dla ogółu zakładów naprawczych. A zatem w analizowanym stanie faktycznym stroną podaźową są dostawcy preferowani - którzy zawarli porozumienie z ubezpieczycielem finansującym z polis ubezpieczeniowych OC i AC znaczną część rynku napraw samochodów, a zwłaszcza jego segmentu napraw powypadkowych - a stroną popytową dystrybuowanych części zamiennych są zakłady naprawcze, wykorzystujące nabywane części w świadczonych przez siebie usługach naprawczych. Zatem mamy tu do czynienia z obrotem pomiędzy dystrybutorami a nabywcami na szczeblu detalicznym.

Skoro więc nabywcami (stroną popytową) były zakłady naprawcze, które w tym przypadku były nabywcami finalnymi, dla których nabywane części były materiałem wykorzystywanym do świadczenia usług, to z ich punktu widzenia należy określać towar i jego substytuty konieczne do ustalenia w niniejszej sprawie rynku produktowego lub rynków produktowych, na których zaistniały skutki zawartego porozumienia. W przedmiotowej sprawie występują powiązane ze sobą dwa rynki właściwe spełniające powyższe przesłanki. Pierwszym z nich jest rynek, na którym działają uczestnicy porozumienia, drugim - rynek, na którym konkurencja, w wyniku działań uczestników porozumienia została zagrożona.

Części zamienne do samochodów służą do wykonywania napraw pojazdów, w tym napraw powypadkowych. Okolicznością powszechnie wiadomą jest, że na rynku obecnych jest wiele rodzajów części zamiennych, przeznaczonych dla pojazdów różnego typu, przeznaczenia, marki, modelu, a nawet rocznika produkcji. Na rynku są dostępne części wyprodukowane przez wytwórców autoryzowanych przez producentów samochodów, jak i tzw. wytwórców niezależnych (nie posiadających takiej autoryzacji). Wybór konkretnych części zamiennych determinowany jest potrzebami naprawczymi i możliwościami finansowymi właściciela pojazdu. Wskazywałoby to, że części zamienne pochodzące od autoryzowanych producentów, jak i producentów niezależnych są dla siebie substytutami. Dystrybutorzy części zamiennych działają na terytorium całego kraju, a właściwości produktów nie ograniczają możliwości transportu. Ewentualną barierę mogą stanowić jedynie koszty transportu skutkujące tym, że nieopłacalny jest pod względem ekonomicznym zakup części poza granicami kraju. Zatem rynkiem w ujęciu geograficznym jest rynek krajowy. Jednocześnie Prezes UOKiK nie uznał, aby rynek geograficzny powinien być określony szerzej, np. jako europejski, gdyż sprzedaż części zamiennych na poziomie detalicznym odbywa się za pośrednictwem krajowych dystrybutorów na poziomie krajowym. Na krajowy charakter rynku wskazuje także okoliczność, że żadna ze stron postępowania nie wskazała dystrybutorów zagranicznych – w tym czeskich i słowackich – jako dostawców części

zamiennych. W szczególności dystrybutorzy preferowani nie wskazali ich jako potencjalnych konkurentów, jak również Cech nie wskazał ich jako alternatywnych dostawców. A zatem brak jest podstaw do uznania zagranicznych dostawców jako alternatywnych źródeł zaopatrzenia zakładów naprawczych działających na terenie Polski. Wobec powyższego, rynkiem właściwym, na którym zostało zawarte porozumienie jest krajowy rynek dystrybucji części zamiennych do samochodów.

Rynkiem produktowym, na którym konkurencja mogła zostać zagrożona jest natomiast rynek napraw samochodów, albowiem warunki cenowe i dostępność do rynku części zamiennych przekładają się na warunki działania i świadczenia przez zakłady usług naprawczych.

Z informacji zebranych w toku postępowania wynika, iż zasięg działania zakładów naprawczych co do zasady obejmuje obszar położony w blisko ich siedziby, tj. osiedla, gminy, miasta, powiatu, co nie wyklucza możliwości świadczenia usług dla kontrahentów spoza tego obszaru. Jednakże dominujący udział w sprzedaży usług przez zakłady naprawcze mają usługi świadczone na rzecz klientów pochodzących z najbliższej okolicy, albowiem korzystanie z usług naprawczych w konkretnych, pojedynczych sytuacjach ma ograniczony zasięg, zależny przede wszystkim od celu naprawy i zazwyczaj ma charakter lokalny ograniczony często do jednego osiedla, dzielnicy bądź całej gminy. Lokalny charakter usługi wynika przede wszystkim z wysokich kosztów transportu związanych z korzystaniem z usług warsztatu odległego od miejsca zamieszkania, jak również z lepszej orientacji klientów wśród lokalnych dostawców usług naprawy samochodów (w porównaniu ze znajomością dostawców odległych geograficznie) – tj. preferencji klientów. Oznacza to, iż zakres terytorialny działalności każdego z zakładów naprawczych jest ograniczony do obszaru konkretnego miejscowości albo gminy lub jej części, a zatem zakres terytorialny rynku napraw samochodów ma charakter lokalny. W konsekwencji należy przyjąć, że takich rynków lokalnych na terenie Polski są tysiące i każdego z tych rynków może dotyczyć zarzucana PZU praktyka ograniczająca konkurencję. Wniosek ten jest zasadny, ponieważ Ubezpieczyciel zawarł umowę o współpracę z zakładami naprawczymi z terenu całego kraju i stosownie do ich treści wystąpił – działając na rzecz tych zakładów – do dostawców preferowanych z ofertą negocjacji warunków dostaw części zamiennych.

Należy zwrócić uwagę, że z uwagi na nieograniczoną liczbę rynków lokalnych nie jest, ani możliwe, ani celowe – z względu na ekonomikę postępowania - badanie i wyodrębnianie każdego pojedynczego lokalnego rynku napraw samochodów w Polsce. W tej sytuacji – w warunkach zaistniałego stanu faktycznego - określenie rynku właściwego w aspekcie geograficznym jako lokalne rynki napraw samochodów w Polsce jest prawidłowe, jasne i zrozumiałe oraz nie powinno budzić wątpliwości interpretacyjnych, albowiem w ten sposób zakres niniejszego orzeczenia obejmuje wszystkich potencjalnych przedsiębiorców świadczących usługi napraw samochodów, którzy działają na wszystkich lokalnych rynkach na terenie Polski. Podkreślenia wymaga, iż przyjęta powyżej koncepcja rynku właściwego jako rynków lokalnych na terenie Polski znajduje potwierdzenie w orzecznictwie SOKIK (vide: wyrok z dnia 23.04.2008r. sygn. akt XVII Ama 75/04).

**Zarzut dotyczący ustalania cen sprzedaży towarów – art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej.**

Stosownie do treści art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy, zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów.

Zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy przez „porozumienia” należy rozumieć:

- umowy zawierane między przedsiębiorcami oraz między związkami przedsiębiorców,
- uzgodnienia dokonane w jakiegokolwiek formie przez dwóch lub więcej przedsiębiorców lub ich związki,
- uchwały lub inne akty związków przedsiębiorców lub ich organów statutowych.

Zasadą wyrażoną w ustawie antymonopolowej jest, że porozumienia ograniczające konkurencję są zakazane z mocy prawa, o ile nie zostały wyłączone spod zakazu. Wyłączenie to może być wprowadzone w trojaki sposób:

- na podstawie art. 6 ustawy – dotyczy ono wówczas tzw. porozumień bagatelnych,
- na podstawie art. 7 ustawy - jako tzw. wyłączenia grupowe uregulowane z rozporządzeniach, oraz
- na podstawie art. 11 ust. 2 ustawy - jako wyłączenia indywidualne.

Stosownie do treści przepisu art. 6 ust. 1 ustawy antymonopolowej zakazu z art. 5 nie stosuje się do:

- 1) porozumień zawieranych między konkurentami, których łączny udział w rynku w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 5 % oraz
- 2) porozumień zawieranych między przedsiębiorcami działającymi na różnych szczeblach obrotu, których łączny udział w rynku w roku kalendarzowym poprzedzającym zawarcie porozumienia nie przekracza 10 %.

Jednocześnie w ust. 2 powołanego przepisu ustawodawca stwierdził, że wyłączeń, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się do przypadków określonych w art. 5 ust. 1 pkt 1-3 i pkt 7 ustawy.

W art. 7 ustawy antymonopolowej zostało natomiast zawarte upoważnienie ustawowe dla Rady Ministrów, uprawniające do wyłączenia – w drodze rozporządzenia - spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję porozumień, które:

- 1) przyczyniają się do polepszenia produkcji, dystrybucji towarów lub do postępu technicznego lub gospodarczego, zapewniają nabywcy lub użytkownikowi odpowiednią część wynikających stąd korzyści, a jednocześnie
- 2) nie nakładają ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia powyższych celów
- 3) nie stwarzają możliwości wyeliminowania konkurencji w zakresie znacznej części określonych towarów.

Powyższe upoważnienie – w odniesieniu do dystrybucji części zamiennych do samochodów - zostało zrealizowane poprzez:

- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 sierpnia 2002r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 142, poz. 1189 ze zm.) oraz
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 38 poz. 329 z późn. zm.).



Wyłączenie indywidualne, na podstawie art. 11 ust. 2 ustawy o ochronie (...) oznacza możliwość wydanie przez Prezesa Urzędu decyzji o nie stwierdzeniu stosowania praktyki ograniczającej konkurencję, w sytuacji, gdy porozumienie spełnia przesłanki z art. 7, jednak nie zostało objęte rozporządzeniem Rady Ministrów. W doktrynie (vide: E. Modzelewska - Wąchal, ibidem s. 73) przyjmuje się, że warunkiem skorzystania z wyłączenia indywidualnego jest łączne spełnienie przesłanek będących podstawą wprowadzenie wyłączeń grupowych, tj. przeważenie korzyści ogólnogospodarczych nad ograniczeniami konkurencji. W tym przypadku konieczne jest dokonanie analizy obejmującej:

- 1) rynek właściwy, udziały w tym rynku stron porozumienia,
- 2) siłę kontrahentów, na których porozumienie może oddziaływać
- 3) warunki zawieranych umów oraz
- 4) pozytywne i negatywne skutki porozumienia.

Ponadto, analizując przedmiotowe porozumienie, należy także rozważyć przepisy unijne wskazujące, w jaki sposób należy dokonywać analizy ekonomicznej pewnego rodzaju horyzontalnych porozumień i, co za tym idzie, ustalenia, czy porozumienia te mogą ograniczać konkurencję, czy też nie stosuje się do nich – z uwagi na brak siły rynkowej ich uczestników –zakaz porozumień ograniczających konkurencję w art. 81 TWE. Przepisy te są zawarte w Obwieszczeniu Komisji Europejskiej „Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 Traktatu WE do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych” (Dz. U. WE C 003 z dnia 6 stycznia 2001r.). Stosownie do treści pkt 130 Wytycznych (...) domniemywa się, że porozumienia o wspólnym zakupie pomiędzy konkurentami, których udział w rynku właściwym, tak po stronie zakupu, jak i sprzedaży, nie przekracza 15%, spełniają warunki art. 81 ust. 3, w związku z czym nie podlegają – ze względu na brak siły rynkowej - zakazowi przewidzianemu w art. 81 ust. 1 Traktatu.

Zarzut Wnioskodawcy będący przedmiotem niniejszego postępowania antymonopolowego dotyczy porozumienia zawartego pomiędzy przedsiębiorcami działającymi na różnych rynkach - tj. rynku ubezpieczeń komunikacyjnych oraz rynku dystrybucji części zamiennych - którego przedmiotem jest ustalenie cen odsprzedaży towarów dla przedsiębiorców wskazanych przez jednego z uczestników porozumienia.

W orzecznictwie i doktrynie, za porozumienia cenowe uznaje się porozumienia, których przedmiotem jest uzgadnianie nie tylko cen, ale także marż handlowych i narzutów do cen, a ponadto wszelkich rabatów, opustów oraz składników kalkulacyjnych ceny, wpływających na ostateczny poziom ceny (vide: E. Modzelewska Wąchal „Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz” s. 130, TWIGGER 2002). Z uwagi na antykonkurencyjny skutek przyjmuje się, że wszelkie uzgodnienia cenowe są z reguły sprzeczne z prawem antymonopolowym per se. Wynika to z tego, że taki sposób kształtowania cen rynkowych ogranicza działanie naturalnego mechanizmu ich kształtowania, którym jest mechanizm popytu i podaży, i zniekształca warunki efektywnej konkurencji. Rynek jest bowiem konkurencyjny, gdy posiada co najmniej trzy główne cechy: decyzje cenowe są decyzjami indywidualnymi, żaden uczestnik rynku nie jest pewien decyzji swoich konkurentów i nie istnieją sztuczne bariery wejścia na rynek (vide: Z. Jurczyk „Wybrane zagadnienia polityki konkurencji” UOKiK Warszawa 2004, s. 11-12). Ustalenie cen przez uczestników porozumienia może przybierać charakter bezpośredni albo pośredni. Jedną z metod bezpośredniego ustalania cen jest zawieranie porozumień formalnych pomiędzy przedsiębiorcami, których przedmiotem jest podejmowanie wspólnych decyzji co do cen

i sprzedaży lub produkcji. Może to przybierać formę oficjalnego komunikowania się w celu podejmowania wspólnych ustaleń lub wymiany informacji w zakresie cen, sprzedaży lub produkcji albo zawarcia umowy w formie pisemnej. Za najcięższe naruszenie zakazu praktyk ograniczających konkurencję, a zwłaszcza porozumień uważa się kartel cenowy, tj. porozumienie poziome o koordynacji cen. Porozumienia cenowe – zwłaszcza między konkurentami – są zakazane niezależnie od rodzaju uzgodnień cenowych, albowiem tak samo traktowane są uzgodnienia konkretnego poziomu cen zakupu lub sprzedaży, jak również cen minimalnych i maksymalnych. Zakazem objęte są również wspólne uzgadnianie cen dla różnych kategorii odbiorców, cen kierunkowych, cen dla poszczególnych gatunków towarów lub cen rekomendowanych, które stwarzają pewność co do polityki cenowej konkurentów. (vide: E. Modzelewska - Wąchał, ibidem s. 73). Ustalanie cen sprzedaży przez uczestników porozumienia ogranicza ich samodzielność i możliwość określania cen sprzedawanych przez siebie towarów w bezpośredniej relacji z nabywcą. Wpływa także na sytuację ekonomiczną i rynkową tych nabywców, którzy zostają w ten sposób pozbawieni możliwości negocjowania korzystnych dla siebie cen, co – w przypadku wykorzystywania tych towarów w prowadzonej przez siebie działalności usługowej - może znaleźć przełożenie na ich możliwość konkurowania z innym przedsiębiorcami. Typowymi przykładami porozumień zakazanych w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej są np. porozumienia dystrybucyjne, określające warunki cenowe odsprzedaży lub marże należne dystrybutorowi albo porozumienia zawierane przez konkurentów, których przedmiotem jest ustalenie cen zakupu lub sprzedaży towarów przez uczestników kartelu.

A zatem do udowodnienia stosowania tej praktyki konieczne jest kumulatywne spełnienie dwóch następujących przesłanek:

- zawarcia porozumienia, którego przedmiotem jest bezpośrednio ustalanie cen sprzedaż przez jego uczestników,
- celem lub skutkiem porozumienia jest ograniczenie konkurencji.

Analizując pierwszą w w/w przesłanek, stwierdzić należy, iż w rozpatrywanej sprawie nie doszło do bezpośredniego ustalenia przez dostawców preferowanych cen sprzedaży części zamiennych dla zakładów naprawczych należących do Sieci Naprawczej. Warunkiem koniecznym – w świetle powołanych poglądów doktryny - do stwierdzenia porozumienia cenowego po stronie dostawców (sprzedawców) jest udowodnienie, że podejmowali oni z własnej inicjatywy, bądź działania formalne, bądź nieformalne uzgodnienia w celu wspólnego ustalenia poziomu cen, którego skutkiem byłoby dążenie do podwyższenia cen, zapobieżenie spadkowi ich poziomu, czy też ustalenie jednolitej polityki cenowej. Zatem warunkiem uznania określonych działań przedsiębiorców za porozumienie jest ich dobrowolność u wszystkich uczestników oraz wykazanie wspólnego wszystkim stronom zamiaru naruszenia przepisów ustawy o ochronie (...).

W przedmiotowej sprawie nie zaistniała taka sytuacja, albowiem przeprowadzone postępowanie dowodowe wykazało, że dostawcy części w żaden sposób się nie kontaktowali, nie dokonywali również żadnych formalnych lub nie uzgodnień wysokości własnych cen. Zgodzili się jedynie na warunki zaproponowane przez ubezpieczyciela. Z wyjaśnień udzielonych bowiem przez PZU i dostawców preferowanych jednoznacznie wynika, że dostawcy przyjęli zaoferowaną przez PZU współpracę i określili – za wyjątkiem Autodistribtion - wysokość ceny preferowanej i rabatu podstawowego (dowód pismo z dnia

13.09.2006r. k. 321, 332), które PZU zaakceptowało. Nie zostało także udowodnione, że przedsiębiorcy ci działali z zamiarem naruszenia przepisów ustawy antymonopolowej, a zwłaszcza jej art. 5 ust. 1 pkt 1. Podkreślenia nadto wymaga okoliczność, że skutkiem umów zawartych przez PZU z dostawcami preferowanymi nie było ani podwyższenie, ani utrzymanie dotychczasowego poziomu cen części zamiennych, lecz jego obniżenie dla zakładów należących do Sieci Naprawczej. Należy więc przyjąć, że nie zostało udowodnione, iż dostawcy preferowani dokonali bezpośredniego ustalenia cen sprzedaży części zamiennych dla zakładów naprawczych należących do Sieci Naprawczej, które mogłoby zostać uznane za zawarcie porozumienia cenowego w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej.

Wobec powyższego rozważyć należy, czy przedmiotowe porozumienie nie jest - z uwagi za niektóre aspekty - zakazanym porozumieniem o charakterze wertykalnym, tj. porozumieniem pionowym pomiędzy trzema preferowanymi dostawcami części zamiennych, a ich odbiorcami, zawartym niejako „za pośrednictwem” PZU. W związku z tym przypadku konieczne jest dokonanie analizy, czy porozumienie to podlega bądź nie podlega wyłączeniem ustawowym na podstawie art. 7 ustawy antymonopolowej, jako porozumienie bagatelne lub korzystające w wyłączenia grupowego.

Ze względu na charakter porozumienia zarzucanego przez Cech oraz jego przedmiot – sprzedaż części zamiennych do samochodów - zastosowanie do tego porozumienia znajdują art. 7 ustawy antymonopolowej oraz wydane na jego podstawie rozporządzenia:

- Rady Ministrów z dnia 13 sierpnia 2002r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 142, poz. 1189 ze zm.) – zwane dalej „rozporządzeniem z 2002r.” oraz
- Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2003r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję (Dz. U. Nr 38 poz. 329 z późn. zm.) – zwane dalej „rozporządzeniem z 2003r.”

Porozumieniem wertykalnym w rozumieniu par. 2 pkt 1 rozporządzenia z 2002r. jest porozumienie zawierane między dwoma lub więcej przedsiębiorcami, działającymi - w ramach takiego porozumienia - na różnych szczeblach obrotu, których celem jest zakup, sprzedaż lub odsprzedaż towarów, a zatem stronami tego porozumienia są przedsiębiorcy działający na różnych szczeblach obrotu w ramach jednego rynku produktowego. Mogą oni działać na szczeblu obrotu hurtowego, gdzie stronami porozumienia są: producent (dostawca) i dystrybutorzy hurtowi (nabywcy) albo obrotu detalicznego, gdzie stronami są: dystrybutorzy hurtowi (dostawcy) i dystrybutorzy detaliczni (nabywcy).

Zbliżoną definicję porozumienia wertykalnego w sektorze pojazdów samochodowych zawiera par. 2 pkt 1 rozporządzenia z 2003r., który definiuje jako porozumienie zawierane między dwoma lub więcej przedsiębiorcami działającymi - w ramach takiego porozumienia - na różnych szczeblach obrotu, których celem jest zakup, sprzedaż lub odsprzedaż nowych pojazdów samochodowych, części zamiennych do pojazdów samochodowych lub świadczenie usług serwisowych dotyczących pojazdów samochodowych. W tym przypadku stronami porozumienia określonego w powołanym rozporządzeniu z 2003r. są: producent (dostawca) i dystrybutorzy hurtowi lub warsztaty (nabywcy) albo obrotu detalicznego, gdzie stronami są: dystrybutorzy hurtowi (dostawcy) i dystrybutorzy detaliczni lub warsztaty (nabywcy).

W obydwóch przypadkach – na podstawie par. 5 ust. 1 rozporządzenia z 2002r. oraz par. 4 ust. 1 rozporządzenia z 2003r. - wyłączenia stosuje się do porozumień wertykalnych, jeżeli udział dostawcy i grupy kapitałowej do której należy dostawca, w rynku właściwym sprzedaży towarów objętych porozumieniem nie przekracza 30%. Jak wynika z poczynionych przez Prezesa UOKiK ustaleń, łączny udział dostawców preferowanych w krajowym rynku dystrybucji części zamiennych do samochodów, tj. rynku właściwym nie przekracza 30%, a zatem analizowane porozumienie podlega wyłączeniu spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję na podstawie art. 7 ustawy antymonopolowej.

W przedmiotowej sprawie występuje również aspekt horyzontalny analizowanego porozumienia, albowiem – co należy także rozważyć - możemy mieć hipotetycznie do czynienia z ograniczeniem konkurencji na skutek koordynacji przez PZU działań zakładów naprawczych po stronie popytowej na krajowym rynku dystrybucji części zamiennych do samochodów. Stworzenie Sieci Naprawczej przez PZU mogło bowiem spowodować, że określona grupa zakładów naprawczych mogła zaniechać indywidualnego konkurowania o dostawców, lecz wspólnie - za pośrednictwem tego ubezpieczyciela – wynegocjowała korzystniejsze cenowe warunki dostawy części zamiennych. Mogłoby to świadczyć, że doszło w niniejszej sprawie do zawarcia między zakładami należącymi do Sieci Naprawczej porozumienia o wspólnych zakupach.

Wprawdzie porozumienia o wspólnych zakupach mogą prowadzić do ograniczenia konkurencji i przez to stanowić zakazane w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej porozumienia o charakterze horyzontalnym, to również należy dokonać analizy, czy przedmiotowe porozumienie może ograniczać konkurencję, czy też nie stosuje się do niego – z uwagi na brak siły rynkowej ich zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU – zakaz porozumień ograniczających konkurencję zawarty w art. 81 TWE.

Punktem wyjścia takiej analizy jest zbadanie siły nabywczej stron. W świetle przyjętych Wytycznych (...) można założyć istnienie siły nabywczej, jeśli porozumienie o zakupie obejmuje dostatecznie dużą część całkowitego wolumenu rynku zakupów, tak że ceny mogą zostać obniżone poniżej konkurencyjnego poziomu lub rynek może zostać zamknięty dla konkurujących nabywców. Jednakże wysoki stopień siły nabywczej wobec dostawców na rynku może spowodować nieefektywność w postaci, na przykład, obniżenia jakości, zmniejszenia intensywności prac innowacyjnych, czy też ostatecznie nieoptymalnych dostaw.

Należy mieć także na uwadze, iż współpraca konkurujących nabywców może znacząco ograniczyć konkurencję poprzez wytworzenie siły nabywczej, albowiem samo wytworzenie siły nabywczej wprawdzie może prowadzić do niższych cen dla konsumentów, jednakże siła nabywcza nie jest zawsze prokonkurencyjna i może nawet, w pewnych okolicznościach, wywoływać bardzo silne negatywne skutki dla konkurencji w postaci nie przenoszenia na klientów – w tym konsumentów - oszczędności kosztów, ograniczenia możliwości dostępu do rynku dla konkurujących nabywców poprzez ograniczanie ich dostępu do efektywnych dostawców, wzrostu kosztów u konkurentów, wynikającego z działań dostawców, którzy dążąc do zrekompensowania sobie obniżenia cen dla jednej grupy klientów podwyższają ceny dla innych klientów.

Wymaga podkreślenia, że w prawie europejskim nie został ustanowiony jakikolwiek bezwzględny próg (udział w rynku), który wskazywałby, iż współpraca przedsiębiorców w

zakresie zakupów generuje tak dużą siłę rynkową, że zachodzi konieczność objęcia jej dyspozycją art. 81 ust. 1 Traktatu WE. Pewną wskazówką, czy sugestią jest treść pkt 130 Wytycznych (...), w świetle którego jest mało prawdopodobne, aby siła rynkowa istniała w sytuacji, gdy strony porozumienia posiadają łączny udział w rynku zakupów poniżej 15% oraz łączny udział w rynku zbytu poniżej 15%. Przyjmuje się, że przy takim udziale w rynku istnieje prawdopodobieństwo, że porozumienie spełnia warunki określone w art. 81 ust. 3 Traktatu WE, niezbędne do wyłączeniu go spod zakazu art. 81 ust. 1. Nadto należy zwrócić uwagę, że sam udział w rynku powyżej tego progu nie świadczy automatycznie, że współpraca w dziedzinie zakupów wywiera negatywny skutek na rynek, ale że wymaga bardziej szczegółowej oceny wpływu porozumienia o wspólnym zakupie na rynek, przy uwzględnieniu takich czynników, jak koncentracja rynku i potencjalna siła równoważąca ze strony silnych dostawców.

W przedmiotowej sprawie, stroną zakupową stanowią zakłady naprawcze, które dokonują zakupów na potrzeby świadczonych przez siebie usług. W tej grupie są także zakłady należące do Sieci Naprawczej PZU, jednakże ich udział w rynku pod względem ilościowym wynosił od 4,13% do 4,82% ogólnej liczby zakładów naprawczych działających na terenie kraju. Wobec braku możliwości uzyskania szczegółowych danych o globalnej wartości sprzedaży przez warsztaty usług lub wartości dokonywanych przez nie zakupów, należy przyjąć kryterium ilościowe za wyznacznik udziału w rynku zakładów należących do Sieci Naprawczej PZU. Uwzględniając ich liczbę oraz tak wyznaczony udział w rynku, należałoby stwierdzić, iż nie występują podstawy do przyjęcia, że zakłady te – których udział w rynku był trzykrotnie niższy od progu wskazanego w Wytycznych (...) – dysponowały siłą rynkową po stronie popytowej, która mogłaby stanowić ewentualne zagrożenie lub ograniczenie konkurencji.

Reasumując, w niniejszej sprawie porozumienie, będące przedmiotem zarzutu Wnioskodawcy, nie spełnia warunków do uznania go za porozumienie dostawców preferowanych, którego przedmiotem było bezpośrednie ustalania cen sprzedaży przez jego uczestników. Także brak wymaganego przepisami antymonopolowymi udziału w rynku – skutkujący zastosowaniem wyłączeń grupowych na podstawie art. 7 ustawy antymonopolowej – stanowi przesłankę negatywną, uniemożliwiającą dalszą ocenę przedmiotowego porozumienia i zastosowanie do niego przepisów ustawy antymonopolowej.

Wobec powyższego, należy uznać, iż pierwsza z przesłanek koniecznych do stwierdzenia stosowania zarzucanej praktyki ograniczającej konkurencję nie została spełniona. W ocenie Prezesa UOKiK nie została spełniona także druga z przesłanek, ponieważ brak było w ramach zarzucanego porozumienia zachowania, które ograniczałoby konkurencję pomiędzy dostawcami preferowanymi. Podnieść należy, iż każdy z nich zachowywał się na rynku samodzielnie i nie ustalał swoich działań rynkowych z konkurentami, lecz przeciwnie – każdy z nich stosował swoją politykę cenową, także w odniesieniu do przyznawania rabatów.

Mając powyższe na uwadze, a zwłaszcza to, iż zarzut Wnioskodawcy nie znalazł potwierdzenia w zebranych materiale dowodowym a działania stron nie spełniają przesłanek koniecznych do stwierdzenia zakazanej w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy antymonopolowej praktyki ograniczającej konkurencję, orzeczono, jak w sentencji.

Stosownie do treści art. 78 ust. 1 ustawy o antymonopolowej z 2000r.w związku z art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007r o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50 poz. 331 z późn. zm.) oraz art. 479<sup>28</sup> § 2 k.p.c. – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwutygodniowym od dnia jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Delegatura w Krakowie (31-011 Kraków, Pl. Szczepański 5).

Z up.  
Prezesa Urzędu  
Ochrony Konkurencji i Konsumentów  
Leszek Piekarz  
Dyrektor Delegatury UOKIK w Krakowie

**Otrzymują:**

1 x R. **pr. Wojciech Kowalik - Kancelaria Radców Prawnych Sanecki, Kowalik s.c.** ; ul. Bandurskiego 36/1; 31-515 Kraków  
pełnomocnik Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych i Małych Przedsiębiorców  
1 x R. pr. Alicja Jarząbek **Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.**; 00-133 Warszawa, al. Jana Pawła II 24,  
1 x **Autodistribution Polska Sp. z o.o.**; 39-200 Dębica, ul Krakowska 47,  
1 x **Andrzej Senkowski Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe „POLCAR”**; 02-619 Warszawa, ul. Wejnerta 19,  
1 x **Monika Dankowska Biuro Handlowe BHMD**; 01-934 Warszawa, ul. Arkuszowa 10  
1 x a/a