

Warszawa, 6 kwietnia 2023 r.
KL/138/57/ET/2023

Pan
Tomasz Chróstny
Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Szanowny Panie Prezesie,

W związku z zaproszeniem do składania uwag do projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad promujących naprawę towarów, zmieniającej rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywy (UE) 2019/771 i (UE) 2020/1828, Konfederacja Lewiatan w załączeniu, przesyła stanowisko do projektu dyrektywy.

Z poważaniem



Maciej Witucki
Prezydent Konfederacji Lewiatan

Załącznik: Uwagi Konfederacji Lewiatan w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad promujących naprawę towarów, zmieniającej rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywy (UE) 2019/771 i (UE) 2020/1828

Do wiadomości:

- Pan **Paweł Marecki**, Radca Prezesa, Departament Ochrony Zbiorowych Interesów Konsumentów Wydział Polityki Konsumenckiej, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Uwagi Konfederacji Lewiatan w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad promujących naprawę towarów, zmieniającej rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywy (UE) 2019/771 i (UE) 2020/1828

1. Postulat spójności regulacyjnej

Projekt dyrektywy ws. wspólnych zasad promujących naprawę towarów, razem z negocjowanymi nadal od 2022 roku odrębnymi projektami aktów prawnych - tj. projektem rozporządzenia ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu dla zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE (tzw. ESPR), a także projektem dyrektywy w sprawie wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej - ma w zamyśle regulatora tworzyć spójną całość, a wskazane akty być wobec siebie komplementarne. **Mając to na względzie należy zatem zadbać, aby prace prowadzone równolegle na forum UE nad wspomnianymi projektami były koordynowane na każdym etapie kluczowym dla ww. projektów, tak aby nie doprowadzić do rozbieżności interpretacyjnych, w tym w warstwie pojęciowej.**

Dodatkowo, niektóre państwa członkowskie wprowadziły samodzielnie rozwiązania prawne dotyczące napraw (np. indeks naprawialności - reparability score), co wtórnie może wytworzyć fragmentację rynku wewnętrznego UE. **Postulujemy zatem o zharmonizowane ramy prawne dla konsumentów, jak i przedsiębiorców** (tj. nie budzące wątpliwości prawnych, szczególnie w przypadku handlu transgranicznego, w tym online). Ma to szczególne znaczenie w kontekście zastosowanej podstawy prawnej projektu dyrektywy, którą jest art. 114 TFUE. **W przeciwnym wypadku podmioty gospodarcze mogą być narażone na dodatkowe koszty, w tym związane z koniecznością uzyskania porady prawnej w celu poznania wymogów określonych w prawie państwa zwykłego miejsca pobytu konsumenta.**

Wskazanim byłoby też **wyjaśnić** (w treści samej dyrektywy, jej preambuły lub w wytycznych Komisji i/lub organu nadzoru rynku) sytuacje budzące wątpliwości natury prawnej. Ponadto niejasne jest, **czy w ogóle i ewentualnie w jaki sposób sprzedawca ma informować nabywcę towaru o przysługujących mu dodatkowych uprawnieniach od producenta towaru (jeśli są to dwa różne podmioty)** w ramach systemu środków ochrony prawnej przyznanych na mocy przepisów projektowanej dyrektywy (projekt mówi jedynie o tym, że jeżeli producenci są zobowiązani do naprawy towarów na podstawie art. 5, muszą zgodnie z art. 6 poinformować konsumentów o tym obowiązku i dostarczyć im informacje na temat usług naprawczych, przy czym dopuszcza się elastyczność co do sposobu udostępniania informacji, o ile producent udostępni je w jasny i zrozumiały sposób).

2. Postulat spójności terminów stosowania

Z uwagi na dużą liczbę aktów delegowanych (ewentualnie wykonawczych), które mają być wydane na podstawie rozporządzenia ESPR oraz łączącą się z tym niepewność co do terminów wdrożenia i stosowania, przy pracach nad projektem dyrektywy ws. wspólnych zasad promujących naprawę towarów należy to również odpowiednio uwzględnić, zachowując elastyczność wymogów wobec sektora prywatnego (a więc kierowanych do firm i przedsiębiorców mających się dostosować do projektowanych przepisów). Niezbędne jest bowiem uwzględnienie praktycznej możliwości realizacji postulatów projektu dyrektywy, np. zapewnienia usług naprawy.

3. Postulat nie nakładania dodatkowych obciążeń regulacyjnych

Z uwagi na określone **role i możliwości działania w ramach łańcucha sprzedaży, a także dostępności do informacji o produkcie**, należy podkreślić, że główną odpowiedzialność za naprawę wadliwego towaru powinien ponosić producent, a nie sprzedawca.

W proponowanej **dyrektywie obawy o wykonalność budzi art. 12**, gdzie (zachowując zasadę, że konsument może wybrać między naprawą a wymianą, chyba że wybrany środek ochrony prawnej byłby niemożliwy lub, w porównaniu z innym środkiem ochrony prawnej, wiązałby się z niewspółmiernymi kosztami dla sprzedawcy) dodano dodatkowe zdanie do art. 13 ust. 2 dyrektywy w sprawie sprzedaży towarów mające na celu promowanie naprawy zamiast wymiany, **stwierdzając, że sprzedawca powinien dokonać naprawy towarów zawsze wtedy, gdy koszty wymiany są równe kosztom naprawy lub je przewyższają**. W rezultacie konsument może wybrać wymianę jako środek ochrony prawnej wyłącznie wówczas, gdy jest ona tańsza od naprawy. Trzeba tutaj podkreślić, że **sprzedawcy nie zawsze będą w stanie określić, jaki jest koszt naprawy towaru**.

W toku negocjacji należy zadbać, aby **nie rozszerzać zakresu obowiązku naprawy wprowadzonego dla producentów w proponowanym art. 5** - obowiązek naprawy na wniosek konsumenta i za określoną cenę wad wykraczających poza odpowiedzialność sprzedawcy. Ważne jest bowiem, aby naprawy były możliwe w praktyce, a nie jest tak w odniesieniu do wszystkich produktów. W odniesieniu do zakresu w art. 5 ust. 1 **śluszenie ograniczono obowiązek naprawy do towarów, w przypadku których ustanowiono wymogi dotyczące możliwości naprawy w aktach prawnych Unii** wymienionych w załączniku II do proponowanej dyrektywy, i do zakresu w jakim ustanowiono te wymogi. Towary te obejmują grupy produktów objęte wymogami dotyczącymi możliwości naprawy **na podstawie ram rozporządzenia ws. ekoprojektu (ESPR)**, takie jak pralki i zmywarki do naczyń dla gospodarstw domowych, urządzenia chłodnicze oraz odkurzacze. Wymogi dotyczące możliwości naprawy wynikające z aktów prawnych Unii wymienionych w załączniku II zapewniają, aby istniała techniczna możliwość naprawy odpowiednich produktów i z tego względu **zakres projektowanej dyrektywy nie powinien ulegać rozszerzeniu**.

Powyższe postulaty należy uwzględnić szczególnie mając na uwadze oceny skutków regulacji wskazane przez Komisję Europejską, tj. **“Handlowcy i producenci z UE poniosą straty w wartości dodanej brutto z powodu ograniczenia sprzedaży i produkcji nowych towarów oraz z powodu konieczności spełnienia nowych wymogów informacyjnych i obowiązku naprawy.”** Pomimo to, w dalszej części KE stwierdziła, że *“Koszty dostosowania przedsiębiorstw są wysokie, ale nie nieadekwatne, biorąc pod uwagę znaczny wpływ inicjatywy.”*

4. Publiczne kampanie podnoszące świadomość konsumentów

Aby realizacja założonych dyrektywą nadrzędnych celów była skuteczna (m.in. *“promowanie zrównoważonej konsumpcji”*), niezbędna jest odpowiednia **świadomość i edukacja konsumentów**. **Same firmy i przedsiębiorcy (producenci, sprzedawcy), poprzez zmuszenie ich do zastosowania określonego narzędzia wykonania środka ochrony prawnej, nie spowodują zmiany postaw klientów.** Przedsiębiorca nie może ponosić całkowitego kosztu wdrożenia wymaganych rozwiązań prawnych - pomocą w tym celu powinien służyć organ publiczny poprzez wspieranie zarówno strony konsumentkiej jak i przedsiębiorców we właściwej interpretacji przepisów (szczególnie, że jest to forma prawna przepisów w postaci dyrektywy).

5. Uwaga dot. art. 5 pkt 1.

Rozwiązanie legislacyjne użyte do określenia zakresu obowiązku naprawy w konkretnym przypadku powoduje trudności w precyzyjnym określeniu tego zakresu.

Akty prawa, do których odwołuje się projekt załącznika II nie zawsze określają wprost wymogi dotyczące możliwości naprawy. Jak podano we wniosku dotyczącym dyrektywy wymogi co do naprawy trzeba dekodować z innych obowiązków.

Za przykład podano we wniosku rozporządzenie Komisji (UE) 2019/2023 i obowiązek utrzymywania określonych części zamiennych przez okres 10 lat, z którego należy wyciągnąć wniosek o konieczności zapewnienia możliwości naprawy przez okres 10 lat w zakresie tych części, które wskazano w ww. rozporządzeniu. Przykład ten wydaje się być sprzeczny z art. 5 ust. 3 projektu dyrektywy, który ustanawia obowiązek zapewnienia, aby niezależne podmioty zajmujące się naprawą miały dostęp do części zamiennych oraz do informacji i narzędzi związanych z naprawą, zgodnie z aktami prawnymi Unii wymienionymi w załączniku II. Obowiązek naprawy i obowiązek zapewnienia dostępności części to dwa odrębne obowiązki, tymczasem idąc za podanym przykładem obowiązek naprawy byłby pochodną obowiązku zapewnienia dostępności części, co nie wynika z projektu dyrektywy ani aktów wymienionych w załączniku II do projektu.

Przyjęte rozwiązanie legislacyjne pozostawia więc wiele niejasności, co tworzy niepewność dla przedsiębiorców objętych zakresem tego aktu.