

*WOJCIECH LEWICKI\**

## **WPLYW POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII CZĘŚCI ZAMIENNYCH NA KOSZTY NAPRAW EKSPLOATACYJNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE**

Na obecnym etapie eksploatacji samochodów osobowych informacja o kosztach naprawy pojazdu ma ogromne znaczenie. Oczywiście jest, że w sektorze samochodów osobowych najwyższe koszty odbudowania pojazdu są związane z zastosowaniem części oryginalnych. Zatem fundamentalnego znaczenia nabierają oczekiwania samych klientów, którzy wymagają od producentów części najwyższego standardu technologicznego i jakościowego, przy jednoczesnym zachowaniu właściwego parametru ceny.

W artykule podjęto próbę zasygnalizowania problematyki wyboru poszczególnych części zamiennych w procesach napraw eksploatacyjnych po wprowadzeniu tzw. porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych. Posłużono się dla zilustrowania problemu studium przypadku – analizą kosztów napraw eksploatacyjnych wybranych pojazdów z pewnego segmentu rynkowego. Celem artykułu jest zasygnalizowanie istniejących ograniczeń formalnych i pożądaných perspektywicznych kierunków zmian. W przyszłości może to doprowadzić do poprawy konkurencyjności i obniżenia kosztów napraw eksploatacyjnych pojazdów osobowych w Polsce.

**Słowa kluczowe:** koszty, wyłączenia grupowe, rynek motoryzacyjny

### **Wprowadzenie**

W dążeniu do zdefiniowania czynników wpływających na wybór poszczególnych kategorii części zamiennych używanych do napraw eksploatacyjnych, w literaturze poświęconej zagadnieniom transportu, napotykamy wiele utrudnień koncepcyjno-pojęciowych, których rezultatem jest brak jednoznacznego wskazania na podstawowy parametr, jakim jest koszt części zamiennych.

---

\* Wojciech Lewicki, dr, Wydział Ekonomiczny, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, e-mail: Wojciech.Lewicki@zut.edu.pl.

Eksploracja dostępnych danych wskazuje, że w Polsce w 2014 roku będzie zarejestrowanych około 19 mln samochodów osobowych (należy tu zastrzec, że ponad 85% to pojazdy o okresie eksploatacji dłuższym niż dziesięć lat)<sup>1</sup>. Analiza dostępności poszczególnych kategorii części zamiennych w kontekście napraw eksploatacyjnych nabiera więc fundamentalnego znaczenia ekonomicznego.

Naprawa samochodu w ramach napraw eksploatacyjnych nie jest naprawą gwarancyjną, zatem warsztat, który zajmuje się naprawą, może zastosować również inne kategorie części niż oryginalne. Wprowadzone w 2003 roku regulacje prawne<sup>2</sup> stworzyły – poza dostrzeganymi korzyściami ekonomicznymi dla klienta indywidualnego – także nowy obszar do badań i analiz. Choć od czasu wprowadzenia przepisów GVO<sup>3</sup> minęła prawie dekada, to analiza składników kosztów napraw samochodów osobowych wskazuje, że udział kosztów części zamiennych w całkowitych kosztach napraw wciąż jest wymowny. Problematyka wyboru poszczególnych rodzajów części w procesie napraw eksploatacyjnych stanowi nadal istotny problem badawczy, w szczególności w aspekcie wzrostu dostępności różnych części zamiennych na polskim rynku serwisów naprawczych i pogarszającej się sytuacji parku motoryzacyjnego w Polsce.

W ramach podjętej analizy przyjęto pewne warunki brzegowe i metodykę postępowania nakierowaną na próbę zwymiarowania wpływu wyłączeń sektorych<sup>4</sup> na procesy napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych przez:

- ocenę parametrów poszczególnych kategorii części zamiennych w odniesieniu do omawianych regulacji prawnych na polskim rynku motoryzacyjnym,
- analizę kosztów napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych przy zastosowaniu różnych kategorii części zamiennych.

---

<sup>1</sup> *Raport sprzedaż samochodów w roku 2013*, Instytut Samar, Warszawa 2013, s. 5.

<sup>2</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym, Dz.U. L 203 z 1.08.2002, s. 30.

<sup>3</sup> W praktyce gospodarczej oraz w polskojęzycznej literaturze przedmiotu w celu ułatwienia identyfikacji opisywanych regulacji prawnych w odniesieniu do rynku motoryzacyjnego przyjęte jest posługiwanie się niemieckim skrótem (GVO), pochodzącym od zwrotu *Gruppenfreistellungsverordnung*. Z tego względu będzie on używany w niniejszym artykule.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, Dz.U. 2010, nr 198, poz. 1315.

## Kategorie części zamiennych – systematyka pojęć

Uwzględniając definicje i uregulowania prawne dotyczące zasad stosowania części zamiennych oraz interpretacje, jakie zawarto w rozporządzenie Komisji UE z 27 maja 2010 r.<sup>5</sup>, i dostępnej literaturze przedmiotu<sup>6</sup>, przyjęto podział części zamiennych na cztery zasadnicze kategorie:

- oryginalne części zamienne,
- oryginalne części zamienne pozostałe,
- części zamienne nieoryginalne – zamienniki,
- części zamienne o porównywalnej jakości.

Oryginalne części zamienne dostarczone przez producenta pojazdu (*original spare part supplied by supplier of new motor vehicles*) w branżowej literaturze i Internecie najczęściej są oznaczane symbolem literowym OE (oraz O, Q1). Części takie są oryginalnie zapakowane przez producenta pojazdu oraz opatrzone jego logo. 4/5 takich części jest zamawiana przez producenta pojazdów u zewnętrznych dostawców, jednak to on odpowiada za ich jakość, specyfikację techniczną i technologiczną, dystrybucję itd. Dlatego prawodawca zgadza się na wymóg producentów aut stosowania tej właśnie kategorii części zamiennych, gdy naprawa pojazdu dokonywana jest w autoryzowanej stacji napraw.

Oryginalne części zamienne pozostałe („*original spare parts*” *from a third undertaking*) w literaturze przedmiotu i w Internecie najczęściej są oznaczane jako OEM (*original equipment manufacturer*) oraz Q, Q2. GVO rozszerzyło pojęcie „oryginalne części zamienne” na wszelkie komponenty, które mają taką samą jakość i produkowane są według tych samych specyfikacji, jak części dystrybuowane przez samych producentów aut. Dotyczy to przede wszystkim części pochodzących wprost od tak zwanych dostawców na pierwszy montaż (Bosch, Delphi, Hella, Magneti-Marelli, Pikington, Valeo itp.).

Części zamienne nieoryginalne – zamienniki, najczęściej są oznaczane symbolem AM (*after market*) oraz Z, Q3. Tę grupę można zdefiniować jako te części, których GVO nie zaliczyło ani do „części oryginalnych”, ani do „części o porównywalnej jakości”.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych, Dz.U. L.129/52 z dnia 28 maja 2010 r.

<sup>6</sup> W. Lewicki, *Ekonomiczne i organizacyjne skutki wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce*, Print Group, Szczecin 2010, s. 84.

Części zamienne o porównywalnej jakości (*spear parts of match quality*) nie mają w literaturze ugruntowanego oznaczenia; stosowane są: OEQ (*original equipment quality*) oraz P, Q4. GVO wyodrębniło spośród ogółu „zamienników” tę nową kategorię części, które odpowiadają pod względem jakości elementom dystrybuowanym przez producentów pojazdów, nie mają jednak obowiązku stosowania identycznych specyfikacji technicznych i technologicznych przy ich wytwarzaniu (przykładowo, materiał, z którego został wykonany dany element, nie musi być ten sam).

Na tym etapie rozważań należy wspomnieć, że na rynku motoryzacyjnym dostępne są jeszcze dwie zasadnicze kategorie części zamiennych, nieopisane w regulacjach GVO. Są to:

- części regenerowane,
- części używane.

Części regenerowane, oznaczone w literaturze przedmiotu skrótem WR, to znaczna liczba podzespołów i części wymontowywanych z pojazdów danej marki, nadająca się do regeneracji i ponownego wykorzystania. Na tym etapie rozważań należy zastrzec, że proces ten dotyczy wyłącznie części oryginalnych. Regeneracja używanych części jest przeprowadzana w ramach sprawdzonego procesu technologicznego, opracowanego przez poszczególnych producentów danych pojazdów. Oryginalne części regenerowane umożliwiają wykonywanie napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych po znacznie niższych kosztach. Ceny oryginalnych komponentów poddanych procesowi regeneracji mogą być nawet do 60% niższe w stosunku do ich fabrycznie nowych odpowiedników. Ponadto w dostępnej literaturze przedmiotu niektórzy autorzy wnioskuje, że: „części regenerowane oprócz niższej ceny nie różnią się jakościowo od elementów fabrycznie nowych, a jakość i okres gwarancji producenta jest taki sam jak części fabrycznie nowych i wynosi z reguły dwa lata”<sup>7</sup>.

Części używane są oznaczane symbolem U. Ich duża dostępność na rynku oraz znaczna rozpiętość cenowa powodują, iż są one szczególnie atrakcyjne dla modeli pojazdów o krótkim okresie użytkowania. Obawy natomiast budzi ich jakość oraz pochodzenie. W większości przypadków części te są wymontowywane

---

<sup>7</sup> B. Raatz, *Nowoczesne technologie pomiarów i napraw karoserii powypadkowych*, TROTON, Zabrowo 2005, s. 55.

z pojazdów, które uległy poważnym wypadkom drogowym; ocena ich parametrów technicznych jest znacznie utrudniona<sup>8</sup>.

Obserwacje rynku wskazują, że podczas napraw eksploatacyjnych w autoryzowanych stacjach, już przed wprowadzeniem wspomnianych przepisów, niektóre serwisy naprawcze stosowały części zamienne pochodzące od producentów niezależnych, na przykład DELPHI, zamiast takich samych komponentów oznaczonych logo General Motors. Autor nie popełni błędu myślowego, jeśli przyjmie następujące założenie: *stosowanie innych rodzajów części zamiennych podczas procesu naprawy nie miało bezpośrednio wpływu na aspekt eksploatacyjny, a jedynie na przewidywany koszt naprawy.*

Dla klienta indywidualnego aspekt zastosowania poszczególnej kategorii części w procesie naprawy pojazdu jest kwestią o fundamentalnym znaczeniu ekonomicznym. Z jednej strony regulacje prawne umożliwiają stosowanie podczas napraw innych kategorii części zamiennych niż części oryginalne, z drugiej – są podstawą do podjęcia dyskusji, jakie kategorie części zamiennych powinny być zastosowane w pojeździe, aby zostały zachowane standardy technologiczne i jakościowe, a jednocześnie został spełniony warunek zachowania właściwego parametru ceny.

Obserwacje rynku oraz praktyka zawodowa wskazują, że nieautoryzowane warsztaty już od dłuższego czasu stosowały podczas napraw eksploatacyjnych także części „używane”, żądając przy tym od odbiorcy usługi zapłaty jak za części nowe. Zatem zyskując, zgodnie z prawem, możliwość wyboru jeszcze dodatkowych, nowych kategorii części zamiennych obszar analizy kosztów eksploatacji samochodów osobowych nabrał nowego wymiaru ekonomicznego.

W ramach podsumowania niniejszej problematyki można mylnie stwierdzić, uwzględniając jedynie teoretyczny aspekt rozważań dotyczących kategorii części zamiennych, że na rynku są dostępne wszystkie części we wszystkich, wymienionych w GVO, kategoriach. Tymczasem niezależni producenci części dostarczają na rynek tylko nieznaczną ilość asortymentu.

---

<sup>8</sup> W. Lewicki, *Ekonomiczne i organizacyjne skutki...*, s. 120.

## **Wpływ wyboru poszczególnych kategorii części zamiennych na koszty napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych. Studium przypadku**

Na samym wstępie, w celu zachowania poprawności logicznej i wartości metodologicznej badań, przyjęto, że:

- Każdy wyselekcjonowany do badań pojazd podlegał indywidualnemu procesowi naprawy przewidzianemu przez konkretnego producenta pojazdu.
- W przypadku napraw eksploatacyjnych kluczowego znaczenia nabierają wytyczne producentów danych pojazdów<sup>9</sup> oraz regulacje prawne dotyczące możliwości zastosowania poszczególnych kategorii części w tym konkretnym procesie naprawy<sup>10</sup>.
- Przedmiot badań nie obejmuje analizy dotyczącej niezawodności poszczególnych podzespołów i części oraz okresu eksploatacji determinującej czas ich wymiany, a jedynie analizę hipotetycznych kosztów napraw eksploatacyjnych wyselekcjonowanych pojazdów.

Przedstawione założenia stały się podstawą do przyjęcia warunków brzegowych i metodyki postępowania nakierowanej na zwymiarowanie pozycji i istoty parametru kosztów poprzez analizę wybranych kategorii części zamiennych w procesach napraw eksploatacyjnych, na przykładzie poszczególnych pojazdów osobowych z wybranego segmentu rynkowego.

Zakres badań obejmował samochody osobowe z rynkowego segmentu B<sup>11</sup>. Do analizy wybrano cztery modele o określonych cechach i przeznaczeniu. Wyselekcjonowane pojazdy charakteryzowały się popularnością wśród klientów

---

<sup>9</sup> Zakres i rozmiar napraw eksploatacyjnych może wynikać bezpośrednio z zaleceń i wytycznych producenta danego pojazdu.

<sup>10</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko, Dz.U. nr 201, poz. 1666 i 1667.

<sup>11</sup> Klasa samochodu jest określana segmentem. Klasa to umowny zbiór, do którego należą samochody o określonych cechach lub przeznaczeniu. Aktualna wersja podziału rynkowego dzieli europejską populację samochodów osobowych na dziesięć kategorii, przy czym sześć pierwszych wynika bezpośrednio z kryterium długości całkowitej, a dalsze z walorów użytkowych związanych z typem nadwozia. Poszczególne kategorie oznaczono kolejnymi literami alfabetu. Podział ten jest okresowo modernizowany, tak aby możliwie najdokładniej opisywał aktualną sytuację na rynku samochodowym.

i największą liczbą sprzedanych egzemplarzy w okresie pięciu lat (2008–2013) na polskim rynku<sup>12</sup>.

Uwzględniając znaczny zakres napraw wykonywanych w serwisach naprawczych, przyjęto, że analiza kosztowa będzie dotyczyć naprawy eksploatacyjnej obejmującej wymianę takich części i podzespołów, jak: filtr powietrza i oleju, świece zapłonowe lub żarowe, pasek rozrządu wraz z napinaczami i pompą wody, elementy układu hamulcowego – tarcze (sztuk 2), bębny hamulcowe, szczęki, drążki kierownicze (sztuk 2) oraz amortyzatory przednie (sztuk 2). Dla celów porównawczych posłużono się danymi z roku 2013.

W celu oszacowania kosztów napraw eksploatacyjnych autor użył programu Eurotax<sup>13</sup>, wspierając eksperyment numeryczny metodą kosztorysową, gdyż obecnie jest to jedyna metoda stosowana w praktyce szacowania kosztów napraw eksploatacyjnych samochodów osobowych w Polsce. Do zobrazowania występujących zależności koszty napraw eksploatacyjnych przedstawiono w czterech zasadniczych wariantach: naprawa przy zastosowaniu części oryginalnych, części zgodnych z rozporządzeniem GVO, części używanych oraz części regenerowanych.

W przypadku symulacji kosztów napraw przy wykorzystaniu części oryginalnych zastosowano średnie stawki robocizny za prace mechaniczne stosowane w województwie zachodniopomorskim. Natomiast w trzech pozostałych przypadkach przyjęto stawki robocizny obowiązujące w większości warsztatów naprawczych z regionu zachodniopomorskiego<sup>14</sup>.

Na rysunku 1 przedstawiono koszty naprawy eksploatacyjnej w złotych wariantach części zamiennych.

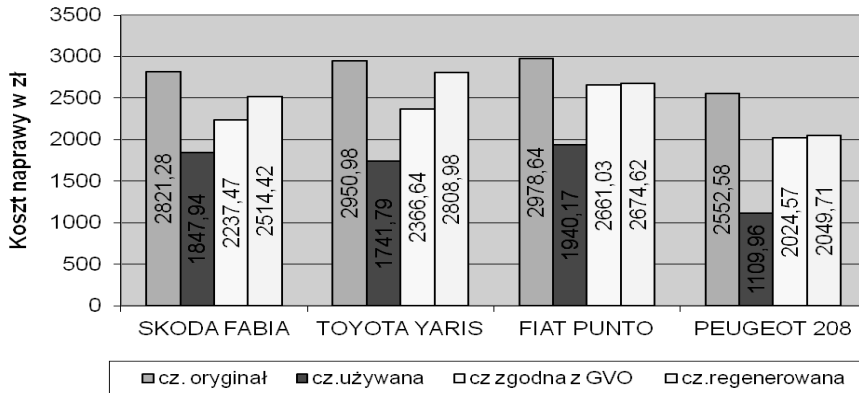
Analiza zbiorcza danych zaprezentowanych na rysunku 1 potwierdza jednoznacznie, że najwyższe koszty napraw eksploatacyjnych występują w przypadku zastosowania części oryginalnych. Trend ten jest zauważalny dla wszystkich pojazdów z segmentu B. Należy tu przypomnieć, że części oryginalne reprezentują najwyższy poziom jakościowy i cenowy. Najniższe koszty naprawy stwierdzono natomiast w przypadku zastosowania części i podzespołów używanych. W tym konkretnym zestawieniu istotne znaczenie ma parametr dotyczący pochodzenia

<sup>12</sup> *Raport sprzedaż samochodów w roku 2013...*, s. 15.

<sup>13</sup> Ekspercki program komputerowy służący do szacowania kosztów napraw samochodów osobowych.

<sup>14</sup> W przypadku prac mechanicznych przyjęto 60 zł za 1 roboczogodzinę.

i trwałości eksploatacyjnej części używanych<sup>15</sup>, który może przesądzić o wyborze droższych podzespołów i części o wyższym standardzie jakościowym.



Rys. 1. Zestawienie graficzne kosztów naprawy eksploatacyjnej samochodów z segmentu B w zależności od przyjętego wariantu zastosowanych części zamienianych

Źródło: opracowanie własne na podstawie systemu Eurotax, baza danych 1.12.2013.

Ponadto stwierdzono, że naprawa pojazdu przy wykorzystaniu do naprawy części zgodnych z regulacjami GVO jest porównywalna kosztowo z zastosowaniem w tym procesie części regenerowanych. Informacja ta jest szczególnie istotna dla samych użytkowników pojazdów. Oczywiście i w tym przypadku czynnikiem decydującym jest nie tylko dostępność części regenerowanych na rynku dla poszczególnych modeli i wersji pojazdów z segmentu B, ale i czas oczekiwania na regenerację poszczególnych podzespołów.

Podsumowując, przedstawiona analiza kosztów napraw wyselekcjonowanych samochodów osobowych z wybranego segmentu rynkowego wykazała, że:

- obecnie w procesach napraw eksploatacyjnych istnieje możliwość zastosowania innych kategorii części niż oryginalne, regenerowane czy też używane,
- zastosowanie części zgodnych z regulacjami GVO może być intrygującą opcją cenową dla napraw eksploatacyjnych wykonanych przez warsztaty naprawcze w Polsce.

<sup>15</sup> Parametr ten nie był przedmiotem analizy autora niniejszego artykułu.



## **Podsumowanie**

Segment rynku samochodów osobowych jest niezwykle zaawansowany pod względem technologicznym i jakościowym. Bardzo silna konkurencja, będąca skutkiem wprowadzenia regulacji GVO, wymusza konieczność zarówno optymalizacji sposobów działania, jak i ograniczenia kosztów produkcji. Problem ten dotyczy producentów pojazdów i kooperantów oraz dostawców części zamiennych. Ponieważ rosnący okres użytkowania samochodów osobowych w Polsce wskazuje jednoznacznie na wzrost popytu na naprawy eksploatacyjne, jedynym sposobem poprawy rentowności przez producentów pojazdów staje się produkcja części zamiennych na rynek wtórny.

Jednocześnie wysokie wskaźniki bezrobocia oraz brak widocznego wzrostu gospodarczego – cechy charakterystyczne dla obecnej sytuacji gospodarczej – wpływają na relatywne obniżenie dochodów polskich rodzin, a tym samym na zmniejszenie skłonności obywateli do wydatkowania środków finansowych na naprawy eksploatacyjne swoich pojazdów. Koszt naprawy eksploatacyjnej determinują dwa zasadnicze czynniki – koszt części zamiennych oraz koszt robocizny, z tym że robocizna stanowi od 15% do 30% kosztów całkowitych<sup>16</sup>, tak więc wybór poszczególnych kategorii części zamiennych ma fundamentalny wpływ na koszt przeprowadzonej naprawy eksploatacyjnej. Oczywiście, kompleksowa analiza wymaga uwzględnienia dodatkowych zmiennych, które nie stanowiły przedmiotu rozważań autora.

Najważniejsze dla serwisów naprawczych w Polsce powinno być obecnie jak najszybsze zdefiniowanie różnic wynikających z zastosowania poszczególnych kategorii części zamiennych, choćby za pomocą narzędzia w postaci parametru kosztów naprawy, nie zapominając o aspektach bezpieczeństwa i jakości części zamiennych.

Podsumowując, podjęta przez autora próba określenia, jaki wpływ na koszty ma wybór poszczególnych części zamiennych w procesie naprawy eksploatacyjnej samochodu osobowego, nie wyczerpuje w pełni istoty zagadnienia. Pozwoliła jednak zasygnalizować złożoność badanej problematyki dotyczącej kosztów napraw samochodów osobowych po wprowadzeniu wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce. Poprawność zaproponowanych

---

<sup>16</sup> *Badania dotyczące wykorzystania części zamiennych w naprawach blacharsko-lakierniczych*, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Warszawa 2010, s. 30.

założeń z pewnością w najbliższych latach zweryfikuje rynek, co pozwoli na dalszą ocenę możliwości zastosowania parametru kosztów jako determinantu wyboru poszczególnych kategorii części zamiennych podczas wykonywania napraw samochodów osobowych w Polsce.

## Bibliografia

- Badania Centrum Technicznego Grupy Allianz: *Auto Motor und Sport*, lata 2010 i 2013.
- Badania dotyczące wykorzystania części zamiennych w naprawach blacharsko-lakierowniczych, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Warszawa 2010.
- Badania Insurance Institute for Highway Safety, MOTO, 19 February 2002.
- Creutzig J., *EG-Gruppenfreistellungs-Verordnung (GVO) für den Kraftfahrzeugsektor*, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidelberg–Berlin 2003.
- Creutzig J., *Was ist neu, was bleibt? Ein Vergleich zwischen der Kfz GVO 1475/95 und der Kfz-GVO 1400/2002*, w: *GVO 2002*, Hrsg. Dies, Ottobrunn 2011.
- Commission regulation (EC) no. 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of article 81(3) of the treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector, OJ L 203, 1.08.2002.
- Explanatory brochure to the Commission regulation (EC) no. 1400/2002 of 31 July 2002, Distribution and servicing of motor vehicles in the European Union, European Commission, Directorate General of Competition.
- Lewicki W., *Ekonomiczne i organizacyjne skutki wyłączeń sektorowych na rynku motoryzacyjnym w Polsce*, Print Group, Szczecin 2010.
- Raatz B., *Nowoczesne technologie pomiarów i napraw karoserii powypadkowych*, TROTON, Zabrowo 2005.
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych, Dz.U. L.129/52 z dnia 28 maja 2010 r.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 października 2010 r. w sprawie wyłączenia określonych porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu porozumień ograniczających konkurencję, Dz.U. 2010, nr 198, poz. 1315.

---

**EFFECT OF VARIOUS VEHICLES SPARE PARTS CATEGORIES  
ON OPERATING REPAIR COSTS FOR THE PASSENGER CAR IN POLAND****Summary**

At this stage of the operation of passenger cars information on the costs of vehicle repair has become imperative of great importance. The obvious is that in the highest car repair costs are obtained using original parts. Thus, the fundamental importance of gaining the same expectations of customers who require manufacturers the highest standard of technological and quality while maintaining the proper parameter prices.

The article attempts to select individual issues signaled spare parts for passenger cars in the repair processes operating after the introduction of vertical agreements in the motor vehicle sector under the sign agreements restricting competition. For the purposes of empirical case study was used – an analysis of the cost of repairs consumables selected vehicles from different market segments. The purpose of this article is to signal the formal limitations of the existing and desired perspective directions of change, which in the future may lead to the use of available data to improve competition and lower the cost of repairs of passenger vehicles operating in Poland.

**Keywords:** costs, group exclusion, automotive market