

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise – Budoucí rámec soutěžního práva použitelný v odvětví motorových vozidel

KOM(2009) 388 v konečném znění

(2010/C 354/18)

Zpravodaj: **pan HERNÁNDEZ BATALLER**

Dne 22. července 2009, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, se Komise rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

sdělení Komise Budoucí rámec soutěžního práva použitelný v odvětví motorových vozidel

KOM(2009) 388 v konečném znění.

Specializovaná sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů, přijala stanovisko dne 2. března 2010.

Na 461. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 17. a 18. března 2010 (jednání ze dne 18. března 2010), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 84 hlasy pro, 5 hlasů bylo proti a 7 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry

1.1 EHSV souhlasí s tím, jak Komise hodnotí odvětví a jak vyhodnotila oblasti, jež postrádají vyšší stupeň hospodářské soutěže. Po zvážení možností předložených Komisí dává EHSV přednost přijetí odvětvových právních předpisů formou pokynů doplňujících obecnou blokovou výjimku. Proto vítá návrh nařízení a předlohy doplňkových pokynů. Je však přesvědčen, že je nutné je interpretovat v souvislosti s obecnými pokyny pro vertikální omezení a v podřazeném vztahu k těmto pokynům; ty však zatím nebyly předloženy, což komplikuje samostatnou interpretaci.

1.2 EHSV souhlasí s Komisí, že je třeba vytvořit právní rámec, jenž by měl ve svém výsledku vést k celkovému pozitivnímu dopadu na blaho spotřebitelů a posílit jejich ochranu. Opakuje své návrhy pro oblast hospodářské soutěže, které již předložil ve svých dřívějších stanoviscích⁽¹⁾.

1.3 V tomto případě je však nutné stanovit přechodné období v délce dvou let pro autorizované prodejce, z velké většiny malé a střední podniky, jež – v zájmu právní jistoty a na základě zásad oprávněné důvěry a proporcionality – potřebují přiměřený časový úsek na to, aby mohly umožnit realizované investice, lépe se přizpůsobit technologickému vývoji trhu a přispět ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

1.4 EHSV také doufá, že nový právní rámec poskytne všem operátorům právní jistotu, nebude podnikům stavět nové překážky, přičemž se inspiruje zásadami „Small Business Act“,

a bude sledovat stejné cíle, jaké má nyní pro oblast hospodářské soutěže nařízení 1400/2002.

1.5 EHSV se domnívá, že doplňkové pokyny by neměly stanovovat žádná omezení pro dohody o jedné značce, což by bylo více v souladu s novým nařízením o výjimce.

1.6 Dohody týkající se užitkových vozidel by mohlo upravit obecné nařízení o blokových výjimkách pro vertikální omezení, pokud jde o poprodejní trh.

2. Úvod

2.1 Prostřednictvím nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel⁽²⁾ byla zavedena přísnější pravidla, než byla pravidla stanovená nařízením Komise (ES) č. 2790/1999 ze dne 22. prosince 1999 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě⁽³⁾.

2.2 Nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 se soustředí především na taková jednání a postupy, jež významným způsobem omezují hospodářskou soutěž, a stanoví seznam omezení, v jejichž důsledku nelze toto nařízení používat v případě některých dohod vůbec („absolutní omezení“), a seznam, jenž obsahuje zakázaná omezení, která však neznemožňují použití výjimky stanovené v tomto nařízení na zbytek dohody („specifické podmínky“).

⁽¹⁾ Úř. věst. C 228, 22.9.2009, s. 47; Úř. věst. C 175, 28.7.2009, s. 20.

⁽²⁾ Úř. věst. L 203, 1.8.2002, s. 30.

⁽³⁾ Úř. věst. L 336, 29.12.1999, s. 21.

2.3 Základní vymezení tohoto nařízení Komise (ES) č. 1400/2002:

- Nepoužívá se výhradně na lehká osobní vozidla, nýbrž rovněž na jiné typy vozidel, jako jsou autobusy či nákladní vozy.
- Pro každého výrobce z něj vyplývá povinnost zvolit si buď systém selektivní distribuce, nebo systém výhradní distribuce, přičemž výjimka je zamýšlena převážně pro dva různé typy systémů distribuce:
 - *výhradní distribuce*, kdy výrobce přidělí každému autorizovanému prodejci či servisu výhradní prodejní území (či výhradní skupinu zákazníků). Na přiděleném území nesmí být autorizován žádný další prodejce. Takovým autorizovaným prodejcem je možné stanovit jistou minimální úroveň kvality. Posílí se tak hospodářská soutěž tím, že se podpoří pasivní prodej na výhradním území, a zejména prodej dalším prodejcem mimo síť.
 - *selektivní distribuce*, kdy se dodavatel zaváže k prodeji smluvního zboží či služeb, ať už přímo, či nepřímo, výhradně autorizovaným prodejcem či servisům vybraným na základě konkrétních kritérií. Systém selektivní distribuce může být založen na kvantitativních kritériích, na kvalitativních kritériích nebo na obou typech kritérií.
- Souběžná selektivní a výhradní distribuce v rámci jedné smlouvy není povolena. Konkrétně není povolena tzv. „klausule o umístění“ v rámci systému selektivní distribuce, avšak je možno ji uložit výhradním autorizovaným prodejcem.
- V čl. 8 odst. 1 rozlišuje nařízení mezi třemi různými trhy produktu:
 - distribuce nových motorových vozidel: Podíl na trhu se vypočítá na základě objemu smluvního zboží a odpovídajícího zboží prodaného dodavatelem spolu s jakýmkoli jiným zbožím prodaným dodavatelem, které kupující považuje za zaměnitelné nebo nahraditelné z důvodu vlastností, cen a zamýšleného použití výrobků.
 - distribuce náhradních dílů: Podíl na trhu se vypočítá na základě hodnoty smluvního zboží a odpovídajícího zboží prodaného dodavatelem spolu s jakýmkoli jiným zbožím prodaným dodavatelem, které kupující považuje za zaměnitelné nebo nahraditelné z důvodu vlastností, cen a zamýšleného použití výrobků.
- poskytování servisu oprav a údržby: Podíl na trhu se vypočítá na základě hodnoty smluvních služeb prodáváných členy dodavatelovy distribuční sítě spolu s jakýmkoli jinými službami prodávanými těmito členy, které kupující považuje za zaměnitelné nebo nahraditelné z důvodu vlastností, cen a zamýšleného použití.
- Kromě omezení podílu na trhu považuje nařízení v čl. 6 odst. 1 písm. c) za neslučitelnou skutečnost, kdy „se ceny nebo dodací podmínky pro smluvní zboží nebo odpovídající zboží mezi zeměpisnými trhy podstatně liší“; v takovém případě by mohla Komise dokonce výjimku z nařízení odebrat.
- Komise se pokoušela bojovat proti překážkám kladeným paralelnímu obchodování; nařízení 1400/2002 označuje omezení stanovená dodavateli na prodeje svých distributorů jakémukoli konečnému uživateli v ostatních členských státech (například tím, že odměna distributora nebo nákupní cena závisí na místě určení vozidel nebo místě pobytu konečných uživatelů) za nepřímé omezení prodeje. Nejsou povoleny ani prodejní cíle, přidělování produktů nebo systémy odměn, které by se zakládaly na území menším než území společného trhu.

2.4 Právní rámec této oblasti doznal v posledních letech změn; zvláště významné je přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla⁽⁴⁾, jehož vymezení, která bývala dobrovolná, jsou od září roku 2009 povinná⁽⁵⁾. Několik let však bude vozový park obsahovat velký počet vozidel, na něž se toto nařízení nevztahuje a jež budou představovat pro nezávislé servisy významný trh.

2.4.1 Pokud jde o hospodářskou soutěž na trhu s náhradními díly pro vozidla, vzhledem k právním průmyslového vlastnictví, jež patří výrobcí, znamenalo široce rozšířené využívání různých dohod o subdodávkách s dodavateli původního zařízení („dohody o nástrojích“), že některé náhradní díly jsou i nadále v zajištění sítí výrobců vozidel.

2.4.2 Proto Komise navrhla zavedení „doložky o opravách“, a to ve svém revidovaném návrhu směrnice o průmyslových vzorech, k níž EHSV zaujal příznivý postoj, přičemž zopakoval⁽⁶⁾, že „monopol udělený majiteli určitého vzoru nebo modelu se vztahuje pouze na vnější vzhled výrobku, nikoli však na výrobek jako takový“ a že „rozšíření právní ochrany vzorů a modelů i na náhradní díly spadající pod doložku o opravách by způsobilo vznik monopolu výrobku na sekundárním trhu, což by bylo v rozporu se skutečnou povahou právní ochrany vzorů a modelů“.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 62.

⁽⁶⁾ Viz stanoviska EHSV: Úř. věst. C 388, 31.12.1994, s. 9 a Úř. věst. C 286, 17.11.2005, s. 8.

2.5 Co se týče automobilového průmyslu, EHSV přijal stanovisko k tématu Trhy se součástkami a trhy navazující na automobilový průmysl⁽⁷⁾, v němž uvádí, že mezi aktéry na navazujícím trhu patří výrobci vozidel, jejich dodavatelé a nezávislé nebo autorizované hospodářské subjekty ve službách, v odvětví náhradních dílů a příslušenství a také ve výrobě, distribuci a při maloobchodním prodeji; tato síť je tvořena 834 700 společnostmi (převážně malými a středními podniky) s celkovým obrátem 1 107 mld. EUR a s celkovým počtem přibližně 4,6 mil. pracovníků.

3. Poslední vývoj dokumentů Komise

3.1 Dne 21. prosince 2009 přijala Komise:

- předlohu nařízení Komise (ES) č. ... o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel a
- předlohu sdělení Komise – Doplnkové pokyny k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla.

K těmto dokumentům zahájila Komise veřejnou konzultaci.

3.2 Dne 15. ledna 2010 se komisařka pro hospodářskou soutěž paní KROES rozhodla předložit Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru dva texty uvedené v předchozím odstavci a vyjádřila tak zájem zjistit, jaký je postoj Výboru k těmto předlohám právních předpisů.

3.3 Proto zpravodaj v tomto stanovisku k dokumentu KOM(2009) 388 v konečném znění analyzuje také předlohy právních předpisů uvedených v odstavci 3.1.

4. Shrnutí dokumentů Komise

4.1 **Sdělení Komise** o budoucím rámci soutěžního práva použitelném v odvětví motorových vozidel navrhuje následující:

- a) *Pokud jde o dohody týkající se prodeje nových motorových vozidel od 31. května 2013:*
- používat obecná pravidla obsažená v návrhu nové blokove výjimky na vertikální dohody;
 - přijmout odvětvové pokyny s cílem zabránit omezení vstupu konkurenčním výrobcům vozidel a zajistit jim přístup na maloobchodní trh s motorovými vozidly a opravárenský trh; chránit hospodářskou soutěž v rámci jedné značky a zachovat odrazující účinek článku 81;

— podržet v platnosti ustanovení nařízení vztahující se na dohody o distribuci motorových vozidel do 31. května 2013.

b) *Pokud jde o dohody týkající se oprav a údržby a distribuce náhradních dílů od 31. května 2010:*

- používat obecná pravidla obsažená v návrhu nové blokove výjimky na vertikální dohody;
- přijmout odvětvové pokyny, jež doplní cílené obecné nařízení o blokove výjimkách nebo kombinací těchto dvou nástrojů s cílem posílit schopnost orgánů pro hospodářskou soutěž reagovat v širším a ucelenějším měřítku na problémy v oblasti hospodářské soutěže, a to především problémy týkající se: i) přístupu k technickým informacím; ii) přístupu k náhradním dílům; iii) zneužití záruk a iv) přístupu k sítím autorizovaných servisů.

4.2 Předloha nařízení o blokove výjimce:

4.2.1 Tyto vertikální dohody mohou zlepšit ekonomickou efektivitu výrobního či distribučního řetězce, jelikož umožňují lepší koordinaci mezi zúčastněnými podniky, ačkoliv záleží na tržní síle jednotlivých stran dohody.

4.2.2 Výhoda blokove výjimky se rovněž nesmí vztahovat na vertikální dohody, jež by mohly omezit hospodářskou soutěž a poškodit spotřebitele nebo které by nebyly nezbytné pro dosažení výše uvedených pozitivních účinků.

4.2.3 Návrh rozlišuje mezi dohodami týkajícími se distribuce nových motorových vozidel („primární trh“) a dohodami týkajícími se opravárenských a údržbářských služeb a distribuce náhradních dílů („sekundární trh“).

4.2.4 Na „primární trh“ se budou vztahovat normy obecného nařízení o vertikálních dohodách, zejména omezení podílů na trhu, neuplatňování výjimky na některé vertikální dohody a podmínky uvedené v daném nařízení, na základě kterého se na tyto vertikální dohody může vztahovat výjimka udělovaná v rámci obecného nařízení, za předpokladu, že budou splněny podmínky v něm stanovené, což se zdá být přiměřené, vzhledem k tomu, že se jedná o trh, na němž existuje hospodářská soutěž.

4.2.5 Pokud jde o „sekundární trh“, je nutné zohlednit některé specifické vlastnosti poprodejšího trhu s automobily, jež souvisejí s technologickým rozvojem a s rostoucí komplexností a spolehlivostí automobilových komponentů, které výrobci automobilů kupují od dodavatelů původních zařízení.

(7) Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 29–36.

4.2.6 EHSV souhlasí s Komisí, že soutěžní podmínky na poprodejním trhu s motorovými vozidly mají rovněž přímý dopad na bezpečnost veřejnosti – v tom smyslu, že řízení vozidel by mohlo být nebezpečné, pokud by vozidlo nebylo řádně opraveno – a na veřejné zdraví a životní prostředí, vzhledem k emisím oxidu uhličitého a dalších znečišťujících látek, jež vyžadují pravidelnou údržbu vozidla.

4.2.7 Na vertikální dohody týkající se distribuce náhradních dílů a opravárenských a údržbářských služeb by se měla bloková výjimka vztahovat pouze za předpokladu, že kromě podmínek nutných pro udělení výjimky stanovených v obecném nařízení pro vertikální dohody splňují také přísnější požadavky související s některými typy významných omezení hospodářské soutěže na poprodejním trhu s motorovými vozidly, konkrétně:

- dohody, jež by omezovaly prodej náhradních dílů ze strany členů systému selektivní distribuce jednoho výrobce vozidel nezávislým opravárenským servisům, které je využívají v rámci opravárenských a údržbářských služeb;
- dohody, jež by navzdory tomu, že splňují podmínky obecného nařízení, omezovaly schopnost výrobce náhradních dílů tyto díly prodávat opravárenským servisům autorizovaným v rámci distribučního systému prodejce vozidel, nezávislým prodejcem náhradních dílů, nezávislým opravárenským servisům nebo konečným uživatelům – to vše, aniž by bylo dotčeno používání předpisů z oblasti soukromého práva týkajících se odpovědnosti a schopnost požadovat používání náhradních dílů „odpovídající kvality“ – a dokonce i dohody, jež by zahrnovaly povinnost autorizovaných opravárenských servisů používat při těchto opravách v rámci záruční lhůty pouze náhradní díly dodané výrobcem vozidel;
- dohody, jež by omezovaly oprávnění výrobce originálních součástek či náhradních dílů účinně a viditelně na tyto výrobky umístit svou registrovanou značku nebo své logo.

4.3 Předloha doplňkových pokynů:

4.3.1 Pokyny stanoví určité zásady pro hodnocení (v souladu s článkem 101 Smlouvy) problémů, jež mohou vzniknout v souvislosti s vertikálními omezeními obsaženými v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů. Tyto pokyny se používají, aniž by tím byla dotčena použitelnost obecného nařízení o vertikálních dohodách, a jako „doplňek“ těchto dohod.

4.3.2 Při interpretaci těchto pokynů bude Komise také zohledňovat kodex chování, který předložily asociace automobilových výrobců ACEA a JAMA a jež se týká určitých osvědčených obchodních postupů, k jejichž používání se výrobci motorových vozidel zavazují s cílem jednat v dobré víře při plnění

svých smluvních povinností vůči autorizovaným prodejcům a opravárenským servisům.

4.3.3 Pokyny mají následující strukturu:

- oblast působnosti blokové výjimky pro motorová vozidla a její vztah s obecnou blokovou výjimkou pro vertikální dohody;
- použití dodatečných ustanovení v blokové výjimce pro motorová vozidla;
- posouzení konkrétních omezení: jedna značka a selektivní distribuce.

4.3.4 Pokud jde o jednu značku, zavádí se novinka, která spočívá v tom, že začátek pětiletého období je počátkem smluvního vztahu mezi stranami namísto nahrazení jednoho smluvního dokumentu jiným dokumentem týkajícím se stejného předmětu. To lze však vyvodit z poznámky pod čarou č. 9, a nikoliv z textu pokynů. Tato změna je tak významná, že by bylo vhodné zahrnout ji do samotného textu.

4.3.5 Pokyny upozorňují na povinnosti, jež brání hospodářské soutěži, a na jejich dopady, a to jak ty negativní (vytvoření překážek pro vstup na trh či expanzi konkurenčních dodavatelů), tak i ty pozitivní (přispívají k řešení problémů „parazitování“, posílení image značky či pověsti distribuční sítě).

4.3.6 Pokud jde o selektivní distribuci, důležitý je přístup k technickým údajům ze strany nezávislých provozovatelů a nesprávné používání právních záruk.

5. Připomínky

5.1 Automobilový průmysl (kam patří lehká osobní vozidla a užitková vozidla) je v otázkách hospodářské soutěže regulován formou nařízení o specifických blokových výjimkách již více než dvacet let.

5.2 V hodnotící zprávě, předložené dne 31. května 2008, Komise ocenila dopad blokové výjimky na postupy používané v automobilovém průmyslu. K této zprávě vypracovaly zúčastněné strany velký počet komentářů; na základě této zprávy také útvary Komise připravily zprávu o posouzení dopadů (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053), již doporučujeme k přečtení spolu se sdělením KOM(2009) 388 v konečném znění.

5.3 V současné době probíhá přezkum a přijímání nové obecné blokové výjimky, která by od května 2010 měla nahradit stávající nařízení (ES) č. 2790/1999 ze dne 22. prosince. Právě v tomto případě garantovaného přezkumu nařízení (ES) č. 2790/1999 Komise navrhuje

— původně – pro automobilový průmysl – tři další alternativy: II) používat obecnou blokovou výjimku na vertikální dohody; III) přijmout odvětvová ustanovení ve formě pokynů doprovázejících obecnou blokovou výjimku; IV) přijmout nařízení o blokové výjimce zaměřené na omezování hospodářské soutěže na prodejném trhu.

— později – v rámci předloh nařízení a pokynů – přijmout nařízení se specifickými odvětvovými ustanoveními, které doplní pokyny.

5.4 Koupě motorového vozidla bude stejně jako koupě vlastního bydlení koupí, jež nejenže pro evropské spotřebitele znamená větší zatížení rodinného rozpočtu, ale nejasněji ukazuje na význam a stupeň dotvoření vnitřního trhu. Podle odhadů v rámci odvětví odpovídá 40 % nákladů vynaložených na jeden automobil během jeho „životního cyklu“ ceně automobilu při nákupu, 40 % jeho údržbě a 20 % pojištění.

5.5 Základním cílem evropských spotřebitelů v oblasti hospodářské soutěže v automobilovém průmyslu je stručně řečeno výběr místa nákupu a místa případné opravy vozu při dosažení nejnižší ceny a zvýšení vlastní bezpečnosti v silničním provozu.

5.6 Na jednu stranu je nezbytné zajistit aktivní a konkurenceschopný trh s přiměřeným technologickým vývojem, zahrnující všechny subjekty automobilového průmyslu a zejména malé a střední opravárenské podniky, na druhou stranu je rovněž důležité ke spotřebitelům vysílat signály vzbuzující důvěru.

5.7 Stávající nařízení (ES) č. 1400/2002 několik takových pozitivních signálů přináší – například záruka poskytovaná výrobcem v jednom členském státě bude platit i v ostatních členských státech, a to za stejných podmínek, takže spotřebitel se záručním listem vyplněným autorizovaným výrobcem v jiném členském státě nebude muset čekat na splnění záruky v jeho zemi původu či případně nebude nucen platit příplatek nebo předkládat další doklady autorizovanému prodejci či servisu, jemuž svůj vůz odevzdá.

5.8 I nadále budou existovat problémy související s přeprodejem nových vozů přes prostředníky, s požadavky dodavatelů na autorizované prodejce související zejména s „identitou značky“, s právem svobodně nakupovat i od jiných autorizovaných výrobců či dovozců do daného státu a s nepřímými omezeními formou křížových dodávek vozidel mezi autorizovanými prodejci.

5.9 Komise doplnila používání nařízení (ES) č. 1400/2002 o exemplární rozhodnutí, mezi něž patří čtyři rozhodnutí přijatá v září 2007, jež automobilovému průmyslu poskytla důležité pokyny související s technickými údaji (vč

COMP/39.139-143, proces s výrobcí DaimlerChrysler, Fiat, Toyota a Opel) (8).

5.10 Osm let po přijetí nařízení (ES) č. 1400/2002 potvrzují hospodářské ukazatele, že úroveň hospodářské soutěže na trzích, pro něž se Komise rozhodla přijmout přísnější odvětvovou blokovou výjimku, se výrazně zvýšila.

5.11 Existenci tohoto komplexního a dynamického konkurenčního prostředí také potvrzuje pokles reálných cen nových motorových vozidel v důsledku vstupu nových značek na trh, kolísání podílů na trhu konkurenčních značek, mírná a klesající koncentrace a větší výběr pro spotřebitele v rámci různých srovnatelných segmentů. Rozdíly mezi národními trhy v rámci vnitřního trhu však nadále existují, zejména pokud jde o nové členské státy, které mají rozvinutější trhy s ojetými vozy a nezávislými servisny.

5.12 Zejména pokud jde o přístup k náhradním dílům a technickým údajům ze strany nezávislých servisů, existují i nadále překážky hospodářské soutěže, což je zjevně na úkor spotřebitelů. Padělání a plagování náhradních dílů je v tomto odvětví i nadále důvodem ke znepokojení – v některých případech z důvodu nedostatečné kvality a v jiných z důvodu možného ohrožení bezpečnosti silničního provozu v důsledku používání těchto náhradních dílů.

5.13 Návrhy Komise v otázce budoucího rámce soutěžního práva použitelného v odvětví motorových vozidel jsou s touto linií a politikou prosazování práva slučitelné, proto EHSV připomíná svá předcházející stanoviska, v nichž vyjádřil podporu práci Komise v oblasti kolektivních žalob, a to jak obecně, tak konkrétně v reakci na porušování pravidel hospodářské soutěže.

6. Konkrétní připomínky

6.1 EHSV se domnívá, že rozhodnutí Komise předložit specifické nařízení a pokyny je vyvážené, jelikož zohledňuje případné ekonomické dopady, dopady na malé a střední podniky tvořící velkou část trhu s opravárenskými a údržbářskými službami a trhu distribuce náhradních dílů a rovněž možný sociální a environmentální dopad a dopad na bezpečnost silničního provozu.

EHSV by rád vyzdvihl následující aspekty předloženého návrhu:

6.2 **Podřízení zvláštního režimu týkajícího se automobilového průmyslu obecnému nařízení o blokových výjimkách** – EHSV zaznamenává, že doplňkové pokyny navržené Komisí pro automobilový sektor je třeba interpretovat v kombinaci s obecnými vertikálními pokyny (viz také pokyny – kapitola I, odst.1, 1. pododstavec), které zatím nebyly předloženy, což samozřejmě narušuje nezávislé a samostatné hodnocení doplňkových pokynů.

(8) Úř. věst. C 66, 22.3.2007, s. 18.

6.3 **Vstup nového režimu v platnost** – Předloha nařízení stanoví dva režimy vstupu v platnost v závislosti na tom, o jaký se jedná trh: režim okamžitého použití od 1. června 2010 pro trh s náhradními díly, opravami a údržbou vozidel a další režim, jenž prodlužuje platnost nařízení č. 1400/2002 do 31. května 2013, použitelný na nákup a prodej nových vozidel.

6.3.1 Ačkoliv ESHV uznává, že v tomto prvním případě existuje nižší úroveň hospodářské soutěže, může existence dvou rozdílných režimů působit obtíže, jelikož smlouvy uzavřené mezi autorizovanými výrobci a prodejci často obsahují obě složky.

6.3.2 EHSV připouští možnost zavedení přechodného pravidla, jež by zabránilo vytvoření dodatečných překážek pro nová jednání o smlouvách mezi prodejci a autorizovanými výrobci v návaznosti na změnu pravidel; zároveň je však nutné chránit zájmy spotřebitelů v rámci rychle probíhajících změn situace v oblasti rozvoje hospodářské soutěže na trhu s náhradními díly / opravami / údržbou.

6.3.3 EHSV vyzývá Evropskou komisi, aby od 1. června 2010 prosazovala nové obecné nařízení o blokových výjimkách v automobilovém odvětví jako celek a zároveň poskytla primárnímu trhu přechodné období v délce dvou let, aby bylo možné přizpůsobit stávající dohody o distribuci novým pravidlům.

6.3.4 Je třeba připomenout, že výrobci mohou ukončit dohody s dvouletou výpovědní lhůtou. To znamená, že prodejci, kteří se rozhodli pro významné investice na základě stávajícího obecného nařízení o blokové výjimce, by museli – pokud nebude výrobcům a prodejcům uděleno povolení upravit své smlouvy dříve, budou –li to považovat za nutné vzhledem k novým pravidlům a možným změnám podmínek na trhu – s podpisem nových dohod o prodeji počkat až do června 2013.

6.3.5 Používání nového obecného nařízení o blokové výjimce od 1. června 2010 by mělo dodatečnou výhodu, totiž časový souběh vstupu v platnost nového obecného nařízení o blokových výjimkách a pokynů týkajících se poprodejního trhu.

6.3.6 Vzhledem k tomu, že drtivá většina prodejců rovněž nabízí poprodejní služby, je snazší pochopit, proč EHSV podporuje používání nového nařízení o blokových výjimkách zároveň pro primární i sekundární trh. Tato možnost bude jednodušší, flexibilnější a přinese méně nákladů na přechod mezi oběma systémy.

6.4 Jedna značka

V souladu s pokyny (odstavec 25, pozn. pod čarou č. 9) nebudou výrobci smět zahrnovat povinnosti týkající se nákupu jedné značky do nových dohod se stávajícími prodejci, jakmile

vstoupí v platnost nové nařízení o blokové výjimce. Vzhledem k tomu, že distribuční síť drtivé většiny výrobců se v příštích letech nezmění, mělo by toto rozhodnutí v podstatě zrušit nákup jedné značky. Toto omezení je v rozporu nejen s návrhem EHSV (viz doporučení č. 1 uvedené výše), ale rovněž s novým obecným nařízením o blokové výjimce (28. července 2009), jež dohody o nákupu jedné značky nijak neomezuje.

6.5 Osobní a užitková vozidla

Stejně jako ve stávajícím nařízení staví Komise na stejnou úroveň osobní vozidla a užitková vozidla, ačkoliv osobní vozidla patří mezi spotřební zboží a užitková vozidla mezi investiční statky obchodované mezi podniky, kdy zákazník kupuje nejen vozidlo, ale celý balíček, pro jehož volbu má určující význam servis, a to z důvodu maximalizace používání užitkového vozu, stejně jako je tomu v případě zemědělských traktorů a stavebních strojů. Takový rozdíl v trhu znamená, že dokonce ani aspekty týkající se hospodářské soutěže nejsou pro oba typy produktů identické.

6.5.1 Jisté je, že odvětví užitkových vozů, jak pokud jde o primární trh, tak pokud jde o sekundární trh, nikdy nemělo problémy z hlediska hospodářské soutěže, ani nebylo terčem kritiky ze strany konečných uživatelů. Jedná se o vysoce konkurenceschopný trh, na němž měli vždy významný podíl nezávislí dodavatelé náhradních dílů.

6.5.2 Proto se EHSV domnívá, že na dohody týkající se užitkových vozů by se mělo vztahovat obecné nařízení o blokových výjimkách i pro účely poprodejního trhu, stejně jako tomu je u traktorů a stavebních strojů.

6.6 Dodávání náhradních dílů

6.6.1 Článek 5 b) předlohy nařízení stanoví, že výjimka se nevztahuje na: „[...] omezení dohodnuté mezi dodavatelem náhradních dílů, nástrojů pro opravy nebo diagnostického nebo jiného zařízení a výrobcem motorových vozidel, které omezuje možnost dodavatele prodávat toto zboží nebo služby schváleným nebo nezávislým distributorům nebo schváleným nebo nezávislým servisním pracovníkům nebo konečným uživatelům“.

6.6.2 Formulace tohoto omezení se nezdá být přizpůsobena cílům sledovaným Komisí.

6.6.3 Doložka o nákupu náhradních dílů ve stávajícím nařízení o blokové výjimce výrobcům znemožňuje prosadit si povinný odkup více než 30 % zásob. V důsledku toho přináší diverzifikace zásobování sítí pokles cen. Podíl výrobců na zásobování je zatím vyšší než 30 %, to lze však vysvětlit systémem cílů, bonusů a slev, které výrobci zavádějí. Tato situace

svědčí o konkurenčním tlaku, který na výrobce vozidel vyvíjejí výrobci příslušenství.

6.6.4 V navrhovaném článku 5 b) se však neuvádí, od jakého procenta výše již prodejci či servisy nemusí nakupovat od výrobce (jako v případě stávajících 30 %).

6.6.5 Navíc se stanoví že výrobci příslušenství musí být schopni zásobovat autorizované servisy. Tato možnost však zůstane pouze v teoretické rovině, pokud budou výrobci i nadále moci pro své síť stanovovat povinný výhradní či téměř výhradní odběr náhradních dílů.

6.7 Závruky

Závěrem EHSV vyzdvihuje postoj Komise v otázce záruk na motorová vozidla. Vzhledem k přímé odpovědnosti výrobce za řádné fungování a opravu závad Komise stanoví, že povinnost uložená servisům používat v záruční době výhradně náhradní díly dodané výrobcem představuje výjimku. Tento postoj je pro EHSV přijatelný, nesmí však pro spotřebitele znamenat znemožnění používání nezávislých servisů, pokud jde o údržbu vozidel, jelikož by to mohlo omezovat práva spotřebitelů na kvalitní zboží a na záruku na zboží.

V Bruselu dne 18. března 2010

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI
