

## Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije: Prihodnji okvir konkurenčnega prava za področje motornih vozil

COM(2009) 388 konč.

(2010/C 354/18)

Poročevalec: g. HERNÁNDEZ BATALLER

Evropska komisija je 22. julija 2009 sklenila, da v skladu s členom 262 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

*Sporočilo Komisije: Prihodnji okvir konkurenčnega prava za področje motornih vozil*

COM(2009) 388 konč.

Strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 2. marca 2010.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 461. plenarnem zasedanju 17. in 18. marca 2010 (seja z dne 18. marca) s 84 glasovi za, 5 glasovi proti in 7 vzdržanimi glasovi.

### 1. Sklepne ugotovitve

1.1 EESO se strinja z ugotovitvami Komisije o tem sektorju in področjih, ki potrebujejo večjo konkurenčnost. Po preučitvi vseh možnosti, ki jih ponuja Komisija, EESO zagovarja sprejetje sektorskih določb, ki bi imele obliko smernic in bi spremljale splošno skupinsko izjemo. EESO zato z zadovoljstvom pozdravlja predlog za uredbo in dopolnilne smernice. Vendar poudarja, da jih je treba brati skupaj s splošnimi vertikalnimi smernicami in kot njihovo dopolnilo; te smernice pa še niso bile predstavljene, kar otežuje neodvisno razlago.

1.2 EESO se strinja s Komisijo, da je treba oblikovati pravni okvir, ki naj bi na splošno pozitivno vplival na blaginjo potrošnikov in okrepil njihovo zaščito, vendar bi preoblikoval pristop, ki je že uporabljen v prejšnjih mnenjih o konkurenci <sup>(1)</sup>.

1.3 Uvesti je treba dvoletno prehodno obdobje za trgovce, od katerih je velika večina malih in srednje velikih podjetij, saj zaradi pravne varnosti ter načela legitimnih pričakovanj in sorazmernosti potrebujejo razumen rok za poplačilo naložb, boljšo prilagoditev tehnološkemu razvoju na trgu in izboljšanje varnosti v cestnem prometu.

1.4 EESO tudi verjame, da bo novi pravni okvir zagotovil pravno varnost vsem subjektom in da ne bo postavjal novih ovir za podjetja, saj temelji na načelih Akta za mala podjetja in

ima na področju konkurence cilje, ki so enaki ciljem, navedenim v Uredbi 1400/2002.

1.5 EESO meni, da dodatne smernice ne bi smele omejevati sporazumov o prodaji ene same blagovne znamke, saj morajo biti ti skladni z novo uredbo o skupinskih izjemah.

1.6 Sporazume o gospodarskih vozilih bi lahko urejala splošna uredba o izjemah za kategorije vertikalnih omejitev, povezanih s poprodajnim trgom.

### 2. Uvod

2.1 Uredba Komisije (ES) št. 1400/2002 z dne 31. julija 2002 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj na področju motornih vozil <sup>(2)</sup>, je določila strožje predpise kakor Uredba Komisije (ES) št. 2790/1999 z dne 22. decembra 1999 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj <sup>(3)</sup> na področju motornih vozil.

2.2 Uredba Komisije (ES) št. 1400/2002 se osredotoča predvsem na ravnanja in vedenja, ki povzročajo precejšnje omejitve konkurence, ter navaja seznam omejitev, zaradi katerih se Uredba ne more uporabljati za noben del sporazuma („nedopustne omejitve“), in dodaten seznam omejitev, ki so nedopustne, vendar ne preprečujejo uporabe izvetja, določenega z Uredbo, za ostale dele sporazuma („posebni pogoji“).

<sup>(1)</sup> UL C 228, 22.9.2009, str. 47; UL C 175, 28.7.2009, str. 20.

<sup>(2)</sup> UL L 203, 1.8.2002, str. 30.

<sup>(3)</sup> UL L 336, 29.12.1999, str. 21.

### 2.3 Glavne značilnosti Uredbe Komisije št. 1400/2002:

- se ne uporablja samo za osebna vozila, temveč tudi za druge vrste prevoza, kot so avtobusi in tovornjaki;
- proizvajalce zavezuje, da se odločijo med selektivno ali izključno distribucijo, pri čemer se šteje, da sta izvzeti predvsem dve različni vrsti distribucije:
  - *izključni sistem*: če proizvajalec dodeli izključno ozemlje vsakemu distributerju ali serviserju (ali izključni skupini strank). Na dodeljenem ozemlju ne sme imenovati nobenega drugega distributerja. Za distributerje se lahko določijo tudi minimalne ravni kakovosti. Konkurenčnost se krepi s spodbujanjem pasivne prodaje na izključnem ozemlju, zlasti pa prodaje preprodajalcem zunaj mreže;
  - *selektivni sistem*: če se dobavitelj zaveže, da bo prodajal pogodbeno blago ali storitve, bodisi neposredno ali posredno, samo distributerjem ali serviserjem, izbranim v skladu s posebnimi merili. Sistem selektivne distribucije lahko temelji bodisi na kvantitativnih ali kvalitativnih merilih bodisi na kombinaciji obojega;
- posamezna pogodba ne sme kombinirati selektivnih in izključnih klavzul o distribuciji. Praktično to pomeni, da tako imenovana „klavzula o lokaciji“ ni dovoljena v sistemu selektivne distribucije, vendar jo je bilo mogoče uvesti za izključne distributerje;
- Člen 8(1) Uredbe razlikuje med tremi različnimi proizvodnimi trgi:
  - distribucija novih motornih vozil: tržni delež se izračuna na podlagi obsega pogodbenega blaga in storitev, ki jih prodaja dobavitelj, skupaj s kakršnim koli drugim blagom, ki ga prodaja dobavitelj in za katero kupec meni, da je zamenljivo ali nadomestljivo glede na značilnosti izdelkov, ceno in namen uporabe;
  - distribucija rezervnih delov: tržni delež se izračuna na podlagi vrednosti pogodbenega in drugega blaga, ki ga prodaja dobavitelj, skupaj s kakršnim koli drugim blagom, ki ga prodaja dobavitelj in za katero kupec meni, da je zamenljivo ali nadomestljivo glede na značilnosti izdelkov, ceno in namen uporabe;
  - storitve popraviljanja in vzdrževanja: tržni delež se izračuna na podlagi vrednosti pogodbenih storitev, ki

jih prodajajo člani distribucijske mreže dobavitelja, skupaj z vsemi drugimi storitvami, ki jih prodajajo ti člani in za katere kupec meni, da so zamenljive ali nadomestljive glede na značilnosti izdelkov, ceno in namen uporabe;

- poleg zgornjih pragov tržnega deleža člen 6(1)(c) Uredbe določa, da „cene ali pogoji dobave za pogodbeno ali ustrezno blago [, ki se] znatno razlikujejo med geografskimi trgi,“ niso združljivi. Komisija lahko v takšnih primerih odpravi izjemo, določeno v Uredbi;
- namen Komisije je bil obravnavati ovire pri vzporedni trgovini, po Uredbi 1400/2002 pa bi omejitve, ki jih naložijo dobavitelji za prodajo končnim uporabnikom v drugih državah članicah (na primer tako, da je nabavna cena ali plačilo distributerju odvisno od namembnega kraja vozil ali od stalnega prebivališča končnih uporabnikov), pomenile posredno omejevanje prodaje. Poleg tega prodajni cilji, dodelitev izdelkov ali bonusni sistemi, ki temeljijo na ozemlju, manjšem od skupnega trga, niso dovoljeni.

2.4 Pravni okvir za motorna vozila se je v zadnjih letih spreminjal, zlasti s sprejetjem Uredbe (ES) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil<sup>(4)</sup>; določbe te uredbe so bile namreč sprva neobvezne, vendar so septembra 2009<sup>(5)</sup> postale obvezne. Ne glede na to bodo v voznih parkih še nekaj let mnoga vozila, za katere ta uredba ne bo veljala, in bodo predstavljala znaten trg za neodvisne serviserje.

2.4.1 V zvezi s konkurenco na trgu avtomobilskih rezervnih delov, ki temelji na pravicah industrijske lastnine, katerih nosilec je proizvajalec, ter v zvezi s široko uporabo podizvajalskih pogodb z dobavitelji originalne opreme („orodjarskih pogodb“) je bilo rečeno, da nekateri rezervni deli ostanejo ujeti v mrežah proizvajalcev avtomobilov.

2.4.2 Komisija je zato v svojem revidiranem predlogu direktive o modelih predlagala uvedbo „klavzule o popravilih“; EESO je pozdravil predlog in pri tem potrdil<sup>(6)</sup>, da se „monopol, podeljen lastniku modela, nanaša samo na videz (model) izdelka, ne pa na sam izdelek“ ter da „bi v primeru, če bi nadomestne dele, ki jih zajema klavzula o popravilih, vključili v režim zaščite modelov, to pomenilo vzpostavitev monopola izdelkov na sekundarnem trgu, v nasprotju s temeljno naravo zakonske zaščite modelov“.

<sup>(4)</sup> UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

<sup>(5)</sup> UL C 318, 23.12.2006, str. 62.

<sup>(6)</sup> Glej mnenji EESO: UL C 388, 31.12.1994, str. 9 in UL C 286, 17.11.2005, str. 8.

2.5 EESO je v zvezi z avtomobilskim sektorjem sprejel mnenje o dobaviteljih avtomobilske industrije in trgih na koncu prodajne verige (<sup>7</sup>), v katerem poudarja, da akterji na koncu prodajne verige vključujejo proizvajalce motornih vozil, njihove dobavitelje in neodvisne ali pooblaščené ponudnike na področju opravljanja storitev, rezervnih delov in dodatne opreme ter na področjih proizvodnje, distribucije in maloprodaje, vključno z mrežo 834 700 podjetij, večinoma MSP, s skupnim prihodkom 1 107 milijard EUR in približno 4,6 milijona zaposlenimi.

### 3. Najnovejše dogajanje v zvezi z dokumenti Komisije

3.1 Komisija je 21. decembra 2009 sprejela:

— *osnutek uredbe Komisije (ES) št. .../... o uporabi člena 101(3) Pogodbe za nekatere skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj v sektorju motornih vozil ter*

— *osnutek obvestila Komisije: Dopolnilne smernice o vertikalnih omejitvah v sporazumih o prodaji in popravilih motornih vozil ter distribuciji rezervnih delov za motorna vozila.*

O teh dokumentih je začela javno posvetovanje.

3.2 Komisarka za konkurenco je Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru 15. januarja 2010 poslala dokumenta, navedena v zgornji točki, in izrazila zanimanje za stališče Odbora o teh zakonodajnih predlogih.

3.3 Zato bo poročevalec v tem mnenju o dokumentu COM(2009) 388 konč. istočasno preučil tudi osnutek zakonodaje, naveden v točki 3.1.

### 4. Povzetek dokumentov Komisije

4.1 **Sporočilo Komisije** z naslovom Prihodnji okvir konkurenčnega prava za področje motornih vozil predlaga:

a) *da se v zvezi s sporazumi o prodaji novih motornih vozil z začetkom veljavnosti 31. maja 2013:*

— uporabljajo splošna pravila predlagane nove skupinske izjeme za vertikalne sporazume;

— sprejmejo sektorske smernice, da se prepreči izključitev konkurenčnih proizvajalcev vozil s trga ter zaščiti njihov dostop do maloprodajnih avtomobilskih trgov in trgov servisnih storitev, da se zaščiti konkurenca znotraj ene

blagovne znamke ter da se ohrani odvrtačilni učinek člena 81;

— ohranijo določbe Uredbe, ki veljajo za sporazume o distribuciji motornih vozil, do 31. maja 2013;

b) *da se v zvezi s sporazumi o popravilih in vzdrževanju ter/ali dobavi in distribuciji rezervnih delov z začetkom veljavnosti 31. maja 2010:*

— uporabljajo splošna pravila predlagane nove skupinske izjeme za vertikalne sporazume;

— sprejmejo sektorske smernice, ki bi dopolnjevale uredbo o skupinski izjemi, ali kombinacijo obeh instrumentov, da se okrepi sposobnost organov za konkurenco za širši in bolj celovit odziv na težave v zvezi s konkurenco, zlasti glede: (i) dostopa do tehničnih informacij, (ii) dostopa do rezervnih delov, (iii) zlorabe garancij in (iv) dostopa do mrež pooblaščenih serviserjev.

#### 4.2 Osnutek uredbe o skupinski izjemi

4.2.1 Ti vertikalni sporazumi lahko s spodbujanjem boljše koordinacije med udeleženiimi podjetji izboljšajo gospodarsko učinkovitost znotraj proizvodne ali distribucijske verige, čeprav je to odvisno od stopnje tržne moči strank sporazuma.

4.2.2 Poleg tega je treba vertikalne sporazume z omejitvami, ki lahko omejujejo konkurenco in škodijo potrošnikom ali ki niso nujne za doseganje zgoraj navedenih pozitivnih učinkov, izključiti iz upravičenosti do skupinske izjeme.

4.2.3 Osnutek razlikuje med sporazumi o prodaji novih motornih vozil („primarni trg“) in sporazumi o popravilih in vzdrževanju ter distribuciji rezervnih delov („sekundarni trg“).

4.2.4 Pravila splošne uredbe o vertikalnih sporazumih se bodo uporabljala za „primarni trg“, zlasti pa za omejitve tržnega deleža, neizvzetje nekaterih vertikalnih sporazumov ter za pogoje, predvidene v tej uredbi, po kateri bi lahko bili ti vertikalni sporazumi upravičeni do izvzvetja, ki ga, ob upoštevanju vseh v njej predvidenih pogojev, omogoča splošna uredba. To se zdi smiselno, saj gre za trg, na katerem obstaja konkurenca.

4.2.5 V zvezi s „sekundarnim trgom“ je treba upoštevati nekatere posebne značilnosti poprodajnega trga motornih vozil, povezane s tehnološkim razvojem ter večjo kompleksnostjo in zanesljivostjo avtomobilskih komponent, ki jih proizvajalci vozil kupijo od dobaviteljev originalne opreme.

(<sup>7</sup>) UL C 317, 23.12.2009, str. 29–36.

4.2.6 EESO se strinja s Komisijo, da imajo konkurenčni pogoji na prodajnem trgu motornih vozil tudi neposreden vpliv tako na javno varnost, saj je vožnja vozil lahko nevarna, če ta niso pravilno popravljena, kot tudi na področje javnega zdravja in okolje zaradi emisij ogljikovega dioksida in drugih onesnaževal, ki zahtevajo redno vzdrževanje vozil.

4.2.7 Vertikalni sporazumi za distribucijo rezervnih delov ter storitve popravilja in vzdrževanja bi morali uživati ugodnosti skupinske izjeme le v primeru, če poleg pogojev za izvzetje, določenih za take sporazume v splošni uredbi, izpolnjujejo tudi strožje zahteve glede nekaterih strogih omejitev konkurence, ki lahko omejijo dobavo rezervnih delov na avtomobilskem prodajnem trgu, zlasti pa:

- sporazumi, ki člane sistema selektivne distribucije omejujejo pri prodaji rezervnih delov proizvajalca vozil neodvisnim serviserjem, ki te dele uporabljajo za zagotavljanje storitev popravilja ali vzdrževanja;
- sporazumi, ki kljub skladnosti s splošno uredbo omejujejo zmožnost proizvajalca rezervnih delov za prodajo teh delov pooblaščenim serviserjem v distribucijskem sistemu proizvajalca vozil, neodvisnim distributerjem rezervnih delov, neodvisnim serviserjem ali končnim uporabnikom: nič od tega ne vpliva na uporabo pravil zasebnega prava o odgovornosti, na možnost zahtevati uporabo „rezervnih delov, ki so enake kakovosti kot sestavni deli“, vključno s sporazumi, ki zajemajo obveznosti pooblaščenih serviserjev, da uporabljajo le rezervne dele, ki jih za ta popravila v garancijskem obdobju zagotovi proizvajalec vozila;
- sporazumi, ki omejujejo možnost proizvajalca sestavnih ali originalnih rezervnih delov, da svojo blagovno znamko ali svoj logotip dejansko namesti na vidnem mestu teh delov.

#### 4.3 Osnutek dopolnilnih smernic

4.3.1 Smernice določajo načela, kako se v skladu s členom 101 Pogodbe ocenjujejo vprašanja, ki nastanejo v okviru vertikalnih omejitev v sporazumih za prodajo in popravila motornih vozil ter za distribucijo rezervnih delov. Smernice se uporabljajo brez poseganja v uporabo splošnih smernic o vertikalnih sporazumih, ki jih dopolnjujejo.

4.3.2 Komisija bo pri razlagi teh smernic upoštevala tudi kodeks ravnanja, ki sta ga predstavili združenji proizvajalcev avtomobilov ACEA in JAMA v zvezi z nekaterimi dobrimi poslovnimi praksami, ki naj bi jih proizvajalci motornih vozil uporabljali tako, da bodo pri izpolnjevanju svojih pogodbenih obveznosti do svojih pooblaščenih distributerjev in serviserjev delovali v dobri veri.

4.3.3 Smernice so sestavljene iz naslednjih poglavij:

- Področje uporabe Uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila in razmerje z Uredbo o splošni vertikalni skupinski izjemi;
- Uporaba dodatnih določb v skupinski izjemi za motorna vozila;
- Ocena posebnih omejitev: prodaja ene same blagovne znamke in selektivna distribucija.

4.3.4 Uvedena je novost v zvezi s prodajo ene same blagovne znamke: referenčna točka za začetek petletnega obdobja je začetek pogodbenega razmerja med pogodbenicama in ne nadomestitev enega pogodbenega dokumenta z drugim, ki pokriva isto zadevo. Vendar je ta navedena v opombi 9 Smernic (in ne v glavnem besedilu). Glede na pomen te spremembe bi bilo priporočljivo, da se vključi v glavno besedilo.

4.3.5 Smernice določajo obveznosti prepovedi konkurence ter njihove negativne učinke (ovire za vstop ali razširitev konkurenčnih dobaviteljev) in pozitivne učinke (pomoč pri premagovanju problema zajedavstva, izboljšanju podobe blagovne znamke in ugledu distribucijske mreže).

4.3.6 V zvezi s selektivno distribucijo je pomembno, da imajo neodvisni serviserji dostop do tehničnih informacij in da ni zlorab garancij.

#### 5. Ugotovitve

5.1 Sektor motornih vozil (osebna in gospodarska vozila) ima že več kot dve desetletji na področju konkurence koristi od predpisov o posebni skupinski izjemi.

5.2 Komisija je v ocenjevalnem poročilu, ki ga je pripravila 31. maja 2008, ocenila vpliv skupinske izjeme na prakso v avtomobilskem sektorju. Zanimirane strani so dale veliko pripomb na to poročilo, zaradi česar je osebje Komisije pripravilo oceno učinka (SEC (2009) 1052, SEC (2009) 1053); priporoča se, da se ti dokumenti berejo skupaj s sporočilom COM(2009) 388 konč.

5.3 Hkrati teče postopek revizije in sprejetja nove splošne skupinske izjeme, ki bo od maja 2010 nadomestila sedanjo uredbo (ES) št. 2790/1999 z dne 22. decembra 1999. Komisija – na podlagi domneve, da bo ta uredba revidirana – predlaga:

— tri podmožnosti za sektor motornih vozil: (ii) uporabo skupinske izjeme zgolj za vertikalne sporazume, (iii) sprejetje sektorskih smernic skupaj s splošno skupinsko izjemo in (iv) sprejetje sektorskih določb v obliki uredbe o skupinski izjemi, ki bi bila usmerjena na omejevanje konkurence na poprodajnem trgu,

— ter nato – z osnutkom uredbe in smernic – sprejetje uredbe s sektorskimi določbami, ki bi jo spremljale smernice.

5.4 Nakup motornega vozila je, skupaj z nakupom hiše, največja postavka v gospodinjstvem proračunu evropskih potrošnikov ter tudi najbolj jasno ponazarja pomen in obseg dokončanja enotnega trga. Na podlagi sektorskih ocen se ugotavlja, da je od vseh stroškov v življenjski dobi avtomobila 40 % porabljenih za nakup, 40 % za vzdrževanje in 20 % za zavarovanje.

5.5 Najpomembnejši cilj evropskih potrošnikov v zvezi s konkurenco v sektorju motornih vozil lahko povzamemo tako: nakup ali, kadar je potrebno, popravilo po najboljši ceni in večja varnost v cestnem prometu.

5.6 Čeprav je ključnega pomena, da se zagotovi živahen in konkurenčen trg, ki je v koraku s tehnološkim razvojem ter zajema vse gospodarske akterje v avtomobilskem sektorju, zlasti mala in srednje velika podjetja, ni nič manj pomembno, da se potrošnikom pošlje pomirjujoče sporočilo.

5.7 Sedaj veljavna Uredba (ES) št. 1400/2002 je posredovala več takih pozitivnih sporočil, na primer: s to uredbo postanejo garancije, ki jih proizvajalec izda v eni državi članici, pod enakimi pogoji veljavne v vseh državah članicah; potrošniku z garancijskim listom, ki ga je izpolnil trgovec v drugi državi članici, ni treba več čakati na odobritev garancije v svoji matični državi; trgovec ali serviser, ki mu je potrošnik predal svoj avtomobil, ne bo več mogel zaračunati dajatev ali zahtevati dodatnih dokumentov.

5.8 Vendar so še vedno težave v zvezi s preprodajo novih vozil posrednikom, z dobavitelji, ki svojim trgovcem postavljajo zahteve zlasti glede izpolnjevanja zahtev v zvezi z „identiteto blagovne znamke“, s svobodo izbrati drugega pooblaščenega trgovca ali nacionalne uvoznike ter v zvezi s posrednim omejevanjem navzkrižne dobave vozil med pooblaščenimi trgovci.

5.9 Komisija je zelo natančno spremljala izvajanje Uredbe (ES) št. 1400/2002, kar se odraža v zglednih odločbah, kot so štiri odločbe, sprejete leta 2007, ki so temu sektorju zagotovile dragocene smernice na področju dostopa do tehničnih infor-

macij (zadeva Comp/39.140-39.143, v katere so vpleteni DaimlerChrysler, Fiat, Toyota in Opel) <sup>(8)</sup>.

5.10 Osem let po sprejetju Uredbe (ES) št. 1400/2002 gospodarski kazalniki potrjujejo, da se je precej izboljšala raven konkurence na zadevnih trgih, kar je utrdilo odločitev Komisije za strožje, sektorske skupinske izjeme.

5.11 Za to dinamično, kompleksno okolje konkurence so značilni zlasti padec realnih cen novih motornih vozil, vstop novih blagovnih znamk na trg, nihanje tržnih deležev konkurenčnih blagovnih znamk, zmerina in vse manjša koncentracija ter več možnosti za potrošnike v različnih primerljivih tržnih segmentih. Vendar v okviru notranjega trga še vedno ostaja raznolikost nacionalnih trgov, zlasti v novih državah članicah, kjer je bolj razvit trg rabljenih avtomobilov in neodvisnih servisov.

5.12 Ovine za večjo konkurenco, ki so nedvomno neugodne za potrošnike, se nanašajo predvsem na dostop neodvisnih serviserjev do rezervnih delov in tehničnih informacij. Piratstvo in ponarejanje rezervnih delov je v tem sektorju še vedno zaskrbljujoče, v nekaterih primerih zaradi nizke kakovosti proizvodov, v drugih pa zaradi ogrožanja varnosti v cestnem prometu, ki jo takšni deli povzročajo.

5.13 Predlogi Komisije za prihodnji okvir konkurenčnega prava, ki se bo uporabljal za sektor motornih vozil, so v skladu s tem zavezujočim pristopom in politiko. EESO zato opozarja na svoja prejšnja mnenja, v katerih je izrazil podporo delu Komisije glede skupinskih tožb, bodisi na splošno ali, še posebej, zaradi kršitve pravil konkurence.

## 6. Posebne ugotovitve

6.1 EESO meni, da je odločitev Komisije, da predlaga posebno uredbo in smernice, uravnotežena odločitev, saj upošteva morebitne gospodarske posledice, vpliv na mala in srednje velika podjetja, ki opravijo velik del popravil, trg vzdrževanja in distribucije rezervnih delov ter tudi možne okoljske in socialne posledice in posledice za varnost v cestnem prometu.

EESO želi poudariti naslednje vidike predloga:

6.2 **Posebna ureditev za sektor motornih vozil kot dopolnilo k uredbi o splošnih skupinskih izjemah** – EESO ugotavlja, da je treba Dopolnilne smernice, ki jih je predlagala Komisija za sektor motornih vozil, brati skupaj s splošnimi vertikalnimi smernicami in kot njihovo dopolnilo (glej točko I.1(1) Smernic), vendar te še niso bile predstavljene, kar seveda ovira neodvisno in individualno oceno Dopolnilnih smernic.

<sup>(8)</sup> UL C 66, 22.3.2007, str. 18.



6.3 **Začetek veljavnosti novega režima** – Osnutek uredbe določa začetek veljavnosti za dve ureditvi, glede na zadevni trg. Tista, ki se nanaša na trg za rezervne dele, popravila in vzdrževanje trga, začne veljati že 1. junija 2010, druga pa podaljšuje veljavnost Uredbe 1400/2002 za prodajo in preprodajo novih vozil do 31. maja 2013.

6.3.1 EESO se zaveda, da je raven konkurence v tem trenutku nižja na prvem od teh trgov ter da je treba to spodbujati, vendar lahko obstoj dveh ločenih sistemov povzroči težave, saj pogodbe med trgovci in distributerji pogosto vsebujejo oba elementa.

6.3.2 EESO podpira varovanje interesov potrošnikov v hitro spreminjajočih se razmerah na področju razvoja konkurence na trgu za rezervne dele, popravila in vzdrževanje, vendar se strinja, da bi bilo treba sprejeti prehodno določbo, ki bi preprečila ustvarjanje dodatnih ovir za ponovno pogajanje o pogodbah med distributerji in trgovci v luči novih pravil.

6.3.3 EESO poziva Evropsko komisijo, da s 1. junijem 2010 v celoti uveljavi novo uredbo o skupinskih izjemah za motorna vozila, hkrati pa določi dvoletno prehodno obdobje za primarni trg, da se lahko obstoječi sporazumi o distribuciji prilagodijo novim pravilom.

6.3.4 Treba je opozoriti, da lahko proizvajalci prekinejo sporazume z dvoletnim odpovednim rokom. To pomeni, da bi morali trgovci, ki so sprejeli določene odločitve in izvedli ustrezne naložbe na podlagi sedanje uredbe o skupinskih izjemah, počakati do junija 2013 za podpis novega sporazuma o distribuciji, razen če se proizvajalcem in trgovcem dovoli, da prilagodijo svoje pogodbe že prej, če menijo, da je to potrebno glede na nova pravila in morebitne spremembe tržnih pogojev.

6.3.5 Začetek uporabe nove uredbe o skupinskih izjemah za primarni trg s 1. junijem 2010 bi imel dodatno prednost, saj bi sovpadal z začetkom veljavnosti nove uredbe o skupinskih izjemah in smernic za prodajni trg.

6.3.6 Glede na to, da je velika večina trgovcev vključena tudi v poprodajne storitve, je povsem razumljivo, zakaj se EESO zavzema za hkratno uporabo nove uredbe o skupinskih izjemah za primarne in sekundarne trge. To bi zagotovilo poenostavitev, prilagodljivost, nenazadnje pa tudi nižje stroške prehoda.

#### 6.4 Prodaja ene same blagovne znamke

V skladu s Smernicami (točka 25 in opomba 9) proizvajalcem ne bo dovoljena vključitev obveznosti, povezanih z eno samo blagovno znamko, v nove sporazume z njihovimi sedanjimi trgovci, ko bo nova uredba o skupinskih izjemah začela veljati. Glede na to, da bo velika večina proizvajalcev v prihodnjih letih

še naprej uporabljala isto distribucijsko mrežo, bi ta sklep praktično odpravil možnost prodaje ene same blagovne znamke. Ta omejitev ni le v nasprotju s predlogom EESO (glej točko 1 zgoraj), temveč tudi z novo uredbo o splošnih skupinskih izjemah (28. julij 2009), v kateri ni predvidena nobena omejitev za sporazume o prodaji ene same blagovne znamke.

#### 6.5 Osebna in gospodarska vozila

Komisija (tako kot v sedanji uredbi) obravnava osebna in gospodarska vozila na isti ravni, čeprav so osebna vozila potrošniško blago, gospodarska vozila pa kapitalske dobrine, ki se uporabljajo v podjetniškem okolju, kjer kupec ne kupi samo vozila, ampak paket, v katerem je servisiranje temeljni vidik odločitve za čim boljšo uporabo gospodarskih vozil, kar velja tudi za kmetijske traktorje in gradbeno opremo. Taka tržna razlika pomeni, da tudi vidiki konkurence niso enaki za ti dve vrsti proizvodov.

6.5.1 Sektor gospodarskih vozil pravzaprav – tako na primarnih kot sekundarnih trgih – ni imel nobenih težav v zvezi s konkurenco ali bil predmet kritike končnih uporabnikov, ker gre za zelo konkurenčen trg s tradicionalno visokim tržnim deležem neodvisnih dobaviteljev rezervnih delov.

6.5.2 EESO zato meni, da za sporazume, ki se nanašajo na gospodarska vozila, mora veljati uredba o splošnih skupinskih izjemah, tudi v zvezi s poprodajnim trgov – tako kot za traktorje in gradbeno opremo.

#### 6.6 Dobava rezervnih delov

6.6.1 Člen 5(b) osnutka uredbe navaja, da se izjema uporablja za „omejitev, dogovorjeno med dobaviteljem rezervnih delov, orodja za popraviljanje ali diagnostične ali druge opreme in proizvajalcem motornih vozil, ki ovira dobaviteljevo možnost prodaje navedenega blaga ali storitev pooblaščenim ali neodvisnim distributerjem ali pooblaščenim ali neodvisnim serviserjem ali končnim uporabnikom“.

6.6.2 Besedilo te omejitve se ne zdi skladno s ciljem Komisije.

6.6.3 Klavzula o nakupu rezervnih delov v sedanji uredbi o splošnih skupinskih izjemah v praksi preprečuje proizvajalcem, da bi prisilili kupce, da od njih kupijo več kot 30 % blaga, ki ga dobavijo. Zato preusmerjanje dobave na mreže omogoča nižje cene. Čeprav proizvajalci še vedno ohranjajo več kot 30 % deleža dobav, bi to lahko pojasnili z načrti proizvajalcev glede

ciljev, bonusov in popustov. To stanje je dokaz pritiska konkurence, ki ga proizvajalci delov izvajajo na proizvajalce vozil.

6.6.4 Vendar v predlaganem členu 5(b) ni omenjen noben odstotek, ki bi bil meja, preko katere distributerji ali serviserji ne bi bili dolžni dobavljati od proizvajalca (kot je sedanja klavzula v zvezi s 30 %).

6.6.5 Poleg tega pa je navedeno, da morajo proizvajalci rezervnih delov pooblaščenim serviserjem zagotoviti dobavo. Vendar bo to zgolj teoretična možnost, če bodo lahko proizva-

jalci nalagali izključno ali kvazi izključno dobavo od svojih mrež za rezervne dele.

#### 6.7 Garancija

EESO poudarja stališče Komisije glede garancij za motorna vozila. Glede na neposredno odgovornost proizvajalca za pravilno delovanje in popravilo okvar, Komisija določa, da je obveznost, da morajo serviserji v pravno veljavnem garancijskem obdobju uporabljati izključno rezervne dele, ki jih zagotavlja proizvajalec, izjema. EESO meni, da je to stališče sprejemljivo, vendar to ne sme voditi k temu, da potrošniki ne morejo izkoristiti neodvisnih serviserjev za vidike, povezane z rednim vzdrževanjem vozil, saj bi to verjetno pomenilo omejitev pravic potrošnikov do kakovostnih proizvodov in ustreznih garancij.

V Bruslju, 18. marca 2010

*Predsednik*  
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora  
Mario SEPI

---