



ČASTÉ OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE UPLATŇOVÁNÍ ANTIMONOPOLNÍCH PRAVIDEL EU V OBLASTI MOTOROVÝCH VOZIDEL

27. srpna 2012

Od přijetí nového nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla¹ a doplňkových pokynů² obdržely útvary Komise řadu dotazů týkajících se uplatňování nového rámce pro distribuci a opravy motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla. Pokud se tyto otázky často opakovaly nebo jsou z jiných důvodů pravděpodobně předmětem širšího zájmu, jsou uvedeny níže s odpovědí a vysvětlením.

Tyto často kladené otázky jsou určeny k doplnění doplňkových pokynů a nenahrazují je. Mají zejména za cíl pomoci podnikům a jednotlivcům, kteří působí v tomto odvětví, a právníkům pochopit, jakým způsobem přistupuje generální ředitelství Komise pro hospodářskou soutěž ke konkrétním otázkám týkajícím se trhu s motorovými vozidly³. Tyto často kladené otázky nemají sloužit jako ustanovení práva a není jimi dotčen výklad článků 101 a 102 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“) provedený evropskými soudy. Konečně, tímto dokumentem není dotčeno uplatňování článků 101 a 102 Komise na konkrétní okolnosti jednotlivých případů.

Často kladené otázky jsou seřazeny podle několika obecných témat, konkrétně dodržování záruk, servisu v rámci leasingových smluv, dodávek náhradních dílů,

¹ Nařízení Komise (EU) č. 461/2010 ze dne 27. května 2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel. Úř. věst. C 129, 28.5.2010, s. 52. Viz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:CS:PDF>.

² Doplňkové pokyny k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla. Úř. věst. C 138, 28.5.2010, s. 16, viz [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC0528\(01\):CS:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC0528(01):CS:PDF).

³ Tyto často kladené otázky se týkají specifických omezení v odvětví motorových vozidel, která mohou být za určitých okolností způsobena dohodou mezi výrobcem vozidla a jeho schválenými obchodními zástupci nebo servisními pracovníky (nebo případně dodavatelem náhradních dílů, nástrojů pro opravy nebo diagnostiku, komponentů pro první montáž motorových vozidel nebo jiných zařízení), jež porušuje pravidla hospodářské soutěže EU. Obecně půjde o případy, kdy: 1) předmětné omezení pravděpodobně způsobí nebo posílí protisoutěžní účinky dohod mezi dodavatelem vozidla a jeho obchodním zástupcem nebo schváleným servisním pracovníkem a distributorem náhradních dílů, v důsledku čehož se na ně bude vztahovat čl. 101 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie; 2) se na dotyčné dohody pravděpodobně nebude vztahovat bloková výjimka s ohledem na podíl dodavatele na trhu; a 3) na tyto dohody se pravděpodobně nebude vztahovat výjimka stanovená v čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. V některých jiných případech může konkrétní jednání uvedené v těchto často kladených otázkách představovat porušení zákazu zneužití dominantního postavení ze strany podniku podle článku 102 Smlouvy o fungování Evropské unie. Konečně, často kladené otázky se týkají i chování nebo dohod, které pravděpodobně nejsou v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU. Každopádně musí být uplatňování uvedených pravidel nakonec posouzeno individuálně s ohledem na konkrétní věcné a právní okolnosti každého jednotlivého případu.

způsobů použití/nákupu nástrojů, přístupu k technickým informacím a přístupu k sítím schválených servisních pracovníků.

ZÁRUKY

Doplňkové pokyny stanoví tuto obecnou zásadu: aby mohly dohody o kvalitativní selektivní distribuci využít výjimky z pravidel hospodářské soutěže EU, záruka výrobce vozidla nesmí být podmíněna tím, že konečný uživatel nechá provést veškeré opravárenské a údržbářské práce, na něž se nevztahuje záruka, pouze v rámci sítí výrobcem schválených servisních pracovníků⁴. Podobně nesmějí záruční podmínky požadovat použití náhradních dílů se značkou výrobce, pokud jde o výměny, na něž se nevztahují záruční podmínky. Tyto dva typy omezení, na které se v dalším textu tohoto dokumentu odkazuje jako na omezení týkající se oprav nebo dílů, mohou způsobit, že dohoda mezi výrobcem vozidla a jeho schválenými obchodními zástupci či servisními pracovníky bude porušovat pravidla hospodářské soutěže EU. Tato obecná zásada je podložena úvahou, že takové chování může vyústit ve vyloučení nezávislých servisních pracovníků z trhu nebo uzavření alternativních cest pro výrobu a distribuci náhradních dílů, což by v konečném důsledku mohlo mít dopad na cenu, kterou spotřebitelé zaplatí za servis oprav nebo údržby.

Vyskytly se dotazy týkající se dosahu této obecné zásady a toho, zda se má uplatnit i za zvláštních okolností. Byly kladeny rovněž dotazy, zda může být spotřebiteli bráněno v tom, aby využíval záruky na vozidlo, které koupil u schváleného obchodního zástupce v jiném členském státě.

Odpovědi uvedené dále nemají vliv na použití vnitrostátních právních předpisů na ochranu spotřebitele, které mohou stanovit zvláštní povinnosti a udělit zvláštní práva. Netýkají se rovněž takzvaných „generosity schemes“, v jejichž rámci dodavatel vozidla⁵ udělí svým obchodním zástupcům pokyny, aby opravovali určité závady zdarma i po uplynutí záruční lhůty.

1. Závisí posouzení omezení týkajících se oprav nebo dílů na tom, zda jsou tato omezení stanovena v kupní smlouvě, nebo v servisní knížce či záručním listě⁶?

Nikoli. V praxi nemusí být omezení týkající se oprav nebo dílů obsaženo v kupní smlouvě, ale spíše v jiném dokumentu, jako je servisní knížka nebo záruční list. Hodnocení těchto omezení je v zásadě stejné bez ohledu na dokument, ve kterém se objeví.

Omezení – bez ohledu na to, kde je stanoveno – povede pravděpodobně k tomu, že se spotřebitel bude domnívat, že záruky se zruší, pokud servisní práce provede nezávislý servis nebo se použijí náhradní díly jiných značek. Tato skutečnost dále

⁴ Viz bod 69 doplňkových pokynů, poznámka pod čarou 2 výše.

⁵ Výrazem „dodavatel(é) vozidla“ se v tomto dokumentu obvykle označuje výrobce (výrobci) vozidla, ale může rovněž zahrnovat, je-li to v příslušném kontextu vhodné, další kategorie účastníků trhu, jako jsou dovozci nebo hlavní obchodní zástupci (s ohledem na maloobchodníky („sub-dealers“)).

⁶ Předpokladem otázek 1 až 3 je, že podepsání kupní smlouvy nebo předání záručního listu konečnému spotřebiteli je součástí nebo se týká dohody mezi výrobcem a obchodním zástupcem, a proto se na něj může vztahovat článek 101 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tyto otázky neřeší situaci, kdy je obchodní zástupce součástí skupiny výrobce (je např. dceřinou společností výrobce).

pravděpodobně povede k vyloučení těchto subjektů z trhu nebo k uzavření blízkých alternativních cest pro distribuci náhradních dílů.

2. Liší se posouzení omezení týkajících se oprav nebo dílů, jsou-li uvedena v rozšířené záruce vydané schválenou sítí při prodeji vozidla nebo krátce po něm?

Nikoli. Skutečnost, že omezení týkající se oprav nebo dílů nejsou stanovena v rámci záruky poskytnuté dodavatelem vozidla, nýbrž jsou namísto toho uvedena v rozšířené záruce vydané schválenou sítí v okamžiku prodeje vozidla (nebo krátce poté), obvykle nemá vliv na hodnocení uvedených omezení.

Stejně jako výrobci vozidel či jejich dovozci jsou i obchodní zástupci a schválení servisní pracovníci v rámci systému selektivní distribuce stranami sítě dohod. Pokud se tyto strany dohodnou, že budou nabízet záruční režim, a dotčené záruky obsahují omezení týkající se oprav nebo dílů, pravděpodobně to povede k vyloučení nezávislých servisních pracovníků z trhu nebo k uzavření alternativních cest pro distribuci náhradních dílů. Záruční režim proto pravděpodobně způsobí nebo posílí protisoutěžní účinky dohod mezi dodavatelem vozidla a jeho schválenými servisními pracovníky a distributory náhradních dílů.

3. Liší se posouzení omezení týkajících se oprav nebo dílů, jsou-li uvedena v rozšířené záruce vyjednané s dodavatelem vozidla (nebo se schválenou sítí při prodeji vozidla nebo krátce po něm) prostřednictvím třetí strany, např. pojistitele?

Nikoli. Skutečnost, že záruky, které obsahují omezení týkající se oprav nebo dílů, jsou vyjednané s dodavatelem vozidla (nebo členy jeho schválené sítě při prodeji vozidla nebo krátce po něm – viz otázka č. 2 výše) prostřednictvím třetí strany (obvykle pojistitele), v zásadě nemění hodnocení uvedených omezení.

Skutečnost, že rozšířená záruka obsahující omezení týkající se oprav nebo dílů je vyjednána prostřednictvím třetí strany, nemění rozbor uvedený v doplňkových pokynech. Rozhodujícím prvkem je, zda je omezení týkající se oprav nebo dílů faktorem při kontrole jednoho nebo více účastníků sítě dohod o selektivní distribuci⁷, a zda je proto pravděpodobné, že jeho provádění povede k vyloučení nezávislých servisních pracovníků z trhu nebo k uzavření alternativních cest pro distribuci náhradních dílů.

4. Liší se posouzení omezení týkajících se oprav nebo dílů, jsou-li tato omezení uvedena v „rozšířené“ záruce zakoupené spotřebitelem od schváleného servisního pracovníka nebo od dodavatele vozidla několik let po zakoupení vozidla?

Ano. Takové záruky obvykle pravděpodobně nebudou v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

⁷ Obecně je nepravděpodobné, že by tato omezení přinesla pojišťovnám nějaké výhody.

Několik let po koupi vozidla nemají schválení obchodní zástupci stejně výsadní přístup k zákazníkům, jako je tomu v období krátce po koupi. Důsledkem toho je, že alternativní poskytovatelé prodloužených záruk, jako jsou řetězce nezávislých servisních pracovníků a pojišťovacích společností, budou muset s menší pravděpodobností překonávat významné překážky, které jim brání nabízet jejich produkty majitelům vozidel. Za takových okolností se nezdá pravděpodobné, že by nezávislí servisní pracovníci mohli čelit výraznému vyloučení z trhu, a to i v případě, že by záruky vydané dodavateli automobilů nebo jejich schválenými sítěmi obsahovaly omezení týkající se oprav nebo dílů⁸.

5. Měl by mít spotřebitel prospěch ze záruky na vozidlo, které koupil od schváleného obchodního zástupce v jiném členském státě EU?

Ano, i když se mohou uplatnit některá omezení rozsahu záruky.

Pokud by dodavatelé buď neposkytli záruky na vozidla, která spotřebitelé nakoupí od schválených obchodních zástupců v jiných členských státech, nebo smluvně nezavázali své schválené servisní pracovníky k provádění záručních prací na takových vozidlech, představovalo by to omezení prodeje a dotčené dohody o selektivní distribuci by byly pravděpodobně v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU⁹.

Stejná úvaha platí pro servis zdarma nebo práce prováděné v důsledku stažení z trhu¹⁰. Tato úvaha se nezmění, ani pokud spotřebitel koupil vozidlo prostřednictvím pověřeného zprostředkovatele. Záruky na vozidla koupená od schválených obchodních zástupců v jiných členských státech by zároveň neměly být předmětem dalších správních postupů, které vedou k prodloužení při práci.

Je však třeba poznamenat, že záruční podmínky se mohou v jednotlivých členských státech lišit a že dodavatelé obvykle zohledňují náklady na dodržení určitého souboru záručních podmínek při stanovování doporučené kupní ceny vozidla. Pokud je vozidlo vyvezeno, dodavatel vozidla může oprávněně uplatňovat podmínky původní záruky platné pro dané vozidlo, a nebude tedy povinen uplatňovat výhodnější záruční

⁸ Takové záruky proto pravděpodobně nezpůsobí, že by se na dotčené dohody o selektivní distribuci vztahoval článek 101 SFEU.

⁹ Na tyto dohody se pravděpodobně bude vztahovat článek 101 SFEU. Kromě toho nebudou pravděpodobně moci využít výhod výjimky podle nařízení Komise (EU) č. 330/2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě (Úř. věst. L 102, 23.4.2010, s. 1–7), protože dotčená ustanovení by představovala omezení prodeje ve smyslu čl. 4 písm. b) nebo čl. 4 písm. c) uvedeného nařízení – viz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:CS:PDF>. Viz také odstavec 50 a zejména poznámku pod čarou 4 v Pokynech k vertikálním omezením. Úř. věst. C 130, 19.5.2010, k dispozici na adrese <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:CS:PDF>. Konečně nebudou pravděpodobně moci využívat výjimky stanovené v čl. 101 odst. 3 SFEU. Viz také rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 1985 ve věci 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches v. SA DK Investment a další*.

¹⁰ Jestliže výrobci vozidel neprovedou servis zdarma nebo práce v důsledku stažení produktu z trhu u vozidel, která spotřebitelé koupili od schválených obchodních zástupců v jiných členských státech, nebo smluvně nezavázali své schválené servisní pracovníky k poskytování servisu souvisejícího se stažením produktu z trhu u těchto vozidel, bude to rovněž představovat omezení prodeje a dotčené dohody o selektivní distribuci pravděpodobně budou v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

podmínky, které mohou být poskytovány u vozidel prodávaných v členském státě dovozu.

Je také třeba poznamenat, že pokud si spotřebitel samostatně zaplatil režim mobility, rozsah tohoto režimu může být omezen na určitý členský stát.

6. Liší se hodnocení omezení týkajících se dílů u prací, na něž se nevztahuje záruka, vyžaduje-li výrobce vozidla použití náhradních dílů (jako jsou maziva) od určitého dodavatele (místo aby stanovil, že má být použita jeho vlastní značka náhradního dílu)?

Obvykle nikoli. Takové omezení pravděpodobně bude v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

Stejně jako omezení týkající se dílů, podle něž je třeba použít náhradní díly se značkou výrobce vozidla jako podmínku uplatnění záruky, povede omezení týkající se dílů, podle něž je třeba použít náhradní díly od určitého výrobce (místo jeho pouhého doporučení), pravděpodobně k uzavření alternativních cest pro distribuci náhradních dílů.

Výrobce vozidla však může oprávněně odmítnout poskytnutí záruky na základě toho, že situaci vedoucí k tvrzenému nároku zapříčinilo selhání určitého náhradního dílu dodaného alternativním dodavatelem.

LEASING

Na leasingové smlouvy mezi podniky se nevztahují obecná pravidla EU týkající se vertikálních dohod¹¹. Rovněž nespádají do oblasti působnosti nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla¹². Pokud jde o dohody mezi leasingovými společnostmi a soukromými motoristy, na ty se článek 101 Smlouvy o fungování Evropské unie nevztahuje.

Často však byly kladeny tyto otázky.

7. Pokud je vozidlo pořízeno na leasing od společnosti spojené s dodavatelem vozidla, může tato společnost stanovit, že servisní práce musí být prováděny v síti schválené dodavatelem vozidla a/nebo výhradně s využitím značkových dílů od dodavatele vozidla?

Ano, pokud (a dokud) je jisté, že převod vlastnictví vozidla na nájemce proběhne při ukončení smlouvy nebo skončení doby leasingu.

V zásadě, dokud není jisté, že vlastnictví vozidla bude převedeno na nájemce, leasingová společnost bude mít zájem na zachování zůstatkové hodnoty vozidla, a může tedy být oprávněna k vyššímu ohodnocení vozidla, pokud bylo vždy udržováno

¹¹ Pokyny k vertikálním omezením, bod 26, viz poznámka pod čarou 9.

¹² Viz článek 2 uvedeného nařízení.

v síti schválených opraven výhradně s využitím značkových dílů od dodavatele vozidla.

Naopak, pokud je jisté, že k převodu vlastnictví dojde (buď proto, že je jako takový stanoven ve smlouvě nebo v platných právních předpisech, nebo proto, že se nájemce rozhodl provést za tímto účelem opci), leasingová společnost v zásadě nemůže uplatňovat konkrétní nároky na zůstatkovou hodnotu vozidla, které by ji opravňovaly k omezování nájemce týkajícímu se využívání služeb nezávislých servisních pracovníků nebo používání alternativních náhradních dílů. V tomto ohledu je leasingová společnost ve stejném postavení, jako by obvykle byla v rámci běžné kupní dohody.

NÁHRADNÍ DÍLY

Dodávky náhradních dílů jsou předmětem tří odvětvových tvrdých omezení v nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla¹³. Často však byly kladeny některé otázky týkající se dodávky dílů nezávislým i schváleným servisním pracovníkům.

8. Může dodavatel vozidla poskytovat odměny nebo rabaty na náhradní díly vyráběné pro vlastní potřebu¹⁴ pod podmínkou, že bude dodávat rovněž díly otevřené konkurenci?

Tuto otázku neřeší nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla ani doplňkové pokyny. Za určitých okolností by podmíněné rabaty mohly představovat zneužití dominantního postavení, a tudíž vést k rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

Ve většině případů jsou systémy odměn a rabatů legitimními a přijatelnými prosoutěžními způsoby, jak motivovat servisní pracovníky k prodeji většího množství dílů dané značky. Je však třeba opatrnosti u dílů vyráběných pro vlastní potřebu, na jejichž trhu má dodavatel vozidla dominantní postavení. Poskytováním odměn nebo rabatů na tyto díly pod podmínkou, že servisní pracovník bude kupovat i díly otevřené konkurenci se značkou dodavatele vozidla, by mohlo znamenat, že dodavatel vozidla využívá pákového efektu svého dominantního postavení na jednom trhu k tomu, aby protiprávně získal výhodu na trhu druhém¹⁵.

9. Může dodavatel vozidla uložit svým schváleným servisním pracovníkům, aby skladovali náhradní díly jiných značek odděleně od dílů jeho vlastní značky?

Obecně ano, pokud se tím pro dotčené servisní pracovníky nepřiměřeně neztíží používání dílů jiných značek.

¹³ Viz článek 5 uvedeného nařízení.

¹⁴ Náhradní díly vyráběné pro vlastní potřebu je možné získat pouze od výrobce motorového vozidla nebo od členů jeho schválených sítí; viz doplňkové pokyny, bod 22. Viz poznámka pod čarou 2 výše.

¹⁵ To by představovalo porušení článku 102 SFEU. Obecné pokyny k použití článku 102 SFEU lze nalézt ve sdělení Komise – □ Pokyny k prioritám Komise v oblasti prosazování práva při používání článku 82 Smlouvy o ES na zneužívající chování dominantních podniků vylučující ostatní soutěžitele (Úř. věst. C 45, 24.2.2009, s. 7–20), viz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:CS:PDF>. Viz zejména oddíl o vázaném a spojeném prodeji.

Dodavatel vozidla může mít oprávněný zájem na zajištění toho, aby schválení servisní pracovníci skladovali náhradní díly řádně, protože jsou-li správné díly ihned po ruce, může to mít vliv na vnímání značky spotřebitelem. Dodavatelé mohou mít také legitimní zájem na zajištění toho, aby nebyly pro záruční opravy nebo servisní balíčky, za které nesou náklady, omylem používány díly jiných značek.

Požadavky tohoto typu by však neměly neúměrně ztěžovat řízení skladu, zvětšovat potřebný skladovací prostor nebo bránit v přístupu do takové míry, že budou servisní pracovníci odrazováni od použití dílů jiných značek¹⁶. Příklady omezení, která nemusejí být odůvodněná, zahrnují povinnosti uložené dodavatelem vozidla jeho servisním pracovníkům, aby měli samostatný sklad pro takové díly nebo aby neskladovali tyto díly v pracovním prostoru.

10. Může schválený servisní pracovník odmítnout dodávat díly vyrobené pro vlastní potřebu nezávislým opravnám?

Obecně ano. Je nepravděpodobné, že by se jednalo o porušení pravidel hospodářské soutěže EU, pokud schválený servisní pracovník pouze jednostranně odmítne dodávat náhradní díly nezávislým opravnám.

Ve většině případů je v zájmu schválených servisních pracovníků prodávat náhradní díly nezávislým servisním pracovníkům, neboť na nich mají marže.

Pokud by se schválený servisní pracovník z nějakého důvodu jednostranně rozhodl, že nebude prodávat náhradní díly vyrobené pro vlastní potřebu nezávislým servisním pracovníkům, je nepravděpodobné, že by to bylo v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU¹⁷. Obvykle se mohou nezávislí servisní pracovníci ohledně nákupu dílů vyráběných pro vlastní potřebu obrátit na jiného schváleného servisního pracovníka.

Pokud by se však členové systému selektivní distribuce mezi sebou dohodli neprodávat díly vyráběné pro vlastní potřebu nezávislým servisním pracovníkům, dotyčné dohody by pravděpodobně byly protisoutěžní¹⁸.

11. Za jakých okolností by byl dodavatel vozidla povinen poskytnout náhradní díly přímo nezávislým servisním pracovníkům?

Kdyby se nezávislí servisní pracovníci potýkali s rozsáhlými obtížemi při získávání dílů vyráběných pro vlastní potřebu od schválených distributorů těchto dílů, mohlo by selhání dodavatele vozidla při dodávání těchto dílů přímo vést k rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

¹⁶ Požadavky, které mají takový účinek, by mohly být považovány za nepřímý zákaz soutěžit, jehož dopad by měl být posouzen podle pokynů k vertikálním omezením. Viz poznámka pod čarou 9 výše.

¹⁷ Článek 101 SFEU by nebyl relevantní, neboť rozhodnutí prodávat náhradní díly by nevycházelo ze žádné dohody. Článek 102 SFEU by obecně nebyl použitelný, jelikož je nepravděpodobné, že by postavení dotčeného schváleného servisního pracovníka mohlo být považováno za dominantní.

¹⁸ Taková dohoda by skutečně pravděpodobně spadala do působnosti článku 101 SFEU. Je třeba rovněž poznamenat, že dodavatelovo omezení prodeje náhradních dílů ze strany člena jeho schválené sítě vůči nezávislým servisním pracovníkům představuje tvrdé omezení (viz čl. 5 písm. a) nařízení č. 461/2010, viz poznámka pod čarou 1 výše), a proto také pravděpodobně spadá do působnosti článku 101 SFEU.

Dodavatelé vozidel poskytují svým schváleným servisním pracovníkům celou škálu náhradních dílů potřebných k provádění oprav a údržby motorových vozidel jejich značky a jako jediné podniky jsou schopny poskytovat servisním pracovníkům a distributorům některé díly. Jestliže nemají nezávislí servisní pracovníci možnost získat díly vyráběné pro vlastní potřebu od schválených distributorů a dodavatel vozidla odmítne dodávat nezávislým servisním pracovníkům přímo, mohlo by to posílit možné negativní účinky vyplývající z jeho dohod se schválenými servisními pracovníky a/nebo distributory dílů¹⁹. Konkrétně, nedostatečný přístup k dílům vyráběným pro vlastní potřebu by mohl oslabit postavení nezávislých subjektů na trhu, což by v konečném důsledku vedlo k poškození spotřebitele.

12. Může dodavatel vozidla bránit členovi schválené sítě distributorů dílů v prodeji náhradních dílů nezávislým servisním pracovníkům, kteří využívají nezávislých distributorů náhradních dílů jako zprostředkovatelů nákupu?

Obecně nikoli. Kdyby se schválený distributor náhradních dílů jednostranně rozhodl, že nebude prodávat nezávislým servisním pracovníkům, kteří používají prostředníky, nebylo by to v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU. Kdyby však dodavatel vozidel vydal pokyn svým distributorům, aby neprodávali zboží s využitím zprostředkovatelů, jeho distribuční dohody by pravděpodobně byly v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

Většina dodavatelů využívá pro prodej náhradních dílů kvalitativních systémů selektivní distribuce. Nezávislé servisní pracovníky je třeba považovat pro účely nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla za konečné uživatele náhradních dílů²⁰. Kdyby dodavatel vozidel bránil svým selektivním distributorům v prodeji těmto servisním pracovníkům, když využívají služeb zprostředkovatelů, šlo by o protisoutěžní omezení týkající se pasivního prodeje.

Zprostředkovatelé jsou v zásadě považováni za rozšíření smluvní strany. Aby se však považovala za zprostředkovatele, musí mít dotyčná osoba pokyny, aby prodávala určené objednávky, a nemusí obchodovat s díly, které zakoupila od členů systému selektivní distribuce. Dodavatel vozidel může legitimně uložit členům takového systému, aby neprodávali díly podnikům, které mají v úmyslu je prodávat dále.

ELEKTRONICKÉ NÁSTROJE

Na trzích jsou přítomny dvě kategorie elektronických nástrojů pro diagnostiku a opravy: značkové nástroje vyrobené třetí stranou, ale uváděné na trh dodavatelem vozidel, a jiné nástroje, které jsou navrženy pro opravy vozidel více značek. Otázky byly kladeny ohledně obou kategorií.

13. Mohou dohody mezi dodavatelem vozidla a členy sítě jeho schválených servisních pracovníků stanovit, že tyto pracovníci musí používat určité elektronické nástroje pro diagnostiku nebo opravy nebo zařízení pro opravy,

¹⁹ V důsledku toho by se na dohody vztahoval článek 101 SFEU. Za určitých okolností, pokud by díly nebyly k dispozici u schválených distributorů náhradních dílů, neschopnost uvolnit tyto díly by mohla vyústit v porušení článku 102 SFEU.

²⁰ Ustanovení čl. 5 písm. a) uvedeného nařízení. Viz poznámka pod čarou 1 výše.

servis a údržbu vozidla, i když jsou z jiných zdrojů dostupné rovnocenné nástroje nebo zařízení?

Obecně ano. Toto omezení pravděpodobně nepovede k porušení pravidel hospodářské soutěže EU²¹.

Pokud se výrobce vozidla dohodne s výrobcem nástrojů, že celá jeho schválená síť servisních pracovníků by měla používat stejný nástroj nebo nástroje, pravděpodobně z toho vyplynou úspory z rozsahu. Společná řešení technických problémů se rovněž zřejmě naleznou snáze, používá-li se stejný nástroj. Dále, jestliže všichni technici používají stejný nástroj, může to usnadnit školení. Ve většině případů proto představuje upřesnění, že schválený servisní pracovník musí mít přístup k určitému nástroji, pravděpodobně přijatelné kvalitativní kritérium²².

14. Uplatní se pokyny ohledně přístupu k technickým informacím uvedené v doplňkových pokynech rovněž na výrobce nástrojů, kteří si přejí mít přístup k těmto informacím z toho důvodu, aby mohli vyrábět nástroje pro opravu více značek?

Nikoli. Při posuzování toho, zda neposkytnutí technických informací pravděpodobně povede k porušení pravidel hospodářské soutěže EU, doplňkové pokyny rozlišují technické informace, které budou nakonec použity pro účely oprav a údržby motorových vozidel, na rozdíl od technických informací použitých pro jiné účely, např. k výrobě nástrojů²³.

Pokud jde o přístup k technickým informacím a nástrojům pro nezávislé servisní pracovníky, cílem doplňkových pokynů je předcházet tomu, aby výrobci vozidel diskriminovali nezávislé servisní pracovníky oproti jejich vlastním schváleným servisním pracovníkům, pokud se jedná o poskytování základních vstupů, které jsou zcela pod kontrolou výrobce vozidla a nejsou dostupné z jiných zdrojů²⁴. Cílem doplňkových pokynů proto je zaručit, aby nezávislí servisní pracovníci měli přístup k nástrojům pro opravy určitých značek za stejných podmínek jako členové schválené sítě.

Na dohody mezi výrobcem vozidel a výrobcem nástrojů se vztahují obecná pravidla hospodářské soutěže EU a měly by být odpovídajícím způsobem posuzovány²⁵.

²¹ Doplňkové pokyny (viz poznámka pod čarou 2 výše) vyjasňují vztah mezi výrobcí nástrojů a dodavatelem vozidel. Viz zejména body 23 a 24.

²² Takové omezení proto nepovede k tomu, že by se na dohody mezi výrobcem a servisním pracovníkem vztahoval čl. 101 odst. 1 SFEU.

²³ Viz bod 65, zejména bod 65 písm. d) doplňkových pokynů; viz poznámka pod čarou 2 výše.

²⁴ V tomto případě dohody o opravách schválenými servisními pracovníky spadají do působnosti článku 101 SFEU.

²⁵ Dodavatel vozidel a výrobce nástrojů by proto měli posoudit, zda jsou jejich dohody v souladu s články 101 a 102 SFEU, a zejména s nařízením Komise (EU) č. 330/2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě a s pokyny k vertikálním omezením, viz poznámka pod čarou 9 výše.

PŘÍSTUP K TECHNICKÝM INFORMACÍM

I přes rozsáhlé vysvětlení uvedené na toto téma v doplňkových pokynech²⁶ byly jak Komisi, tak vnitrostátním orgánům pro hospodářskou soutěž kladeny otázky, které se vztahují k bezpečnosti a zabezpečení, tvorbě cen a určitým problémům ohledně záznamů o servisu vozidla.

15. Může výrobce vozidla odmítnout poskytnout přístup k technickým informacím nezávislým subjektům z důvodů bezpečnosti a zabezpečení?

Vzhledem k tomu, že výrobce vozidla je pravděpodobně jediným zdrojem celé škály technických informací týkajících se vozidel jeho značek (a smlouvy ohledně poskytování těchto údajů proto netěží z výhod „bezpečného přístavu“ vytvořeného nařízením o blokové výjimce pro motorová vozidla), obecná odpověď zní: nikoli. V takovém případě (téměř) monopolního postavení pravděpodobně nebude plošné odmítnutí poskytnout technické informace z hypotetických důvodů bezpečnosti a zabezpečení slučitelné s pravidly hospodářské soutěže EU.

Výrobci vozidel jsou v zásadě povinni uvolnit technické informace, jejichž jsou jediným zdrojem, samostatným subjektům. Pouze výjimečně může být neposkytnutí takové informace opodstatněné důvody bezpečnosti a zabezpečení²⁷. Mezi faktory, které se berou v úvahu v jednotlivých případech, patří tyto:

Rozsah zahrnutých informací

Nezávislé opravny jsou obecně dobře obeznámeny se systémy s bezpečnostními dopady, včetně pneumatik, řízení, brzd a tlumičů, a skutečně na nich v minulosti pracovaly bez prokazatelných negativních důsledků pro bezpečnost. Zavedení omezení, která by ovlivnila poskytování dílů pro tyto systémy na základě skutečnosti, že se týkají bezpečnosti, by se pravděpodobně nepovažovalo za odůvodněné²⁸.

Dostupnost méně omezujících forem ochrany

Bezpečnost: Je-li třeba omezit přístup k dílům souvisejícím s bezpečností, s nimiž nezávislí servisní pracovníci pravděpodobně nebudou obeznámeni, jako např. elektrický systém vysokého napětí, který je specifický pro určitý model, nebo technika pro výměnu dílů karoserie z uhlíkových kompozitů, musí výrobce přijmout nejméně omezující opatření k dosažení požadovaného výsledku. Příkladem může být požadavek, aby nezávislí servisní pracovníci absolvovali školení o daném systému nebo technice. Pokud výrobce vozidla nebo podnik jednající jeho jménem takové školení poskytuje, nezávislý servisní pracovník by neměl mít povinnost absolvovat

²⁶ Viz zejména body 62 a následující doplňkových pokynů. Viz poznámka pod čarou 2 výše.

²⁷ Jak je vysvětleno v doplňkových pokynech, neposkytnutí technických informací obecně může mít za následek, že se na dohody mezi dodavateli vozidel a jejich schválenými servisními pracovníky bude vztahovat článek 101 SFEU. Viz zejména bod 63 doplňkových pokynů (viz poznámka pod čarou 2 výše). Za určitých okolností však mohou dodavatelé vozidel dojít k závěru, že i když některé informace neposkytnou, jejich dohody mohou využít výjimky podle čl. 101 odst. 3 SFEU. To je ovšem nepravděpodobné v situaci (téměř) monopolního postavení.

²⁸ Takové postupy proto pravděpodobně nebudou moci využívat výjimky stanovené v čl. 101 odst. 3 SFEU.

více školení, než je zapotřebí k tomu, aby mohl pracovat se systémem nebo aby ovládl techniku, kterých se výjimka týká.

Zabezpečení: Pokud jde o informace týkající se zabezpečení, za přiměřené a málo omezující prostředky pro zajištění ochrany se mohou často považovat kontroly rejstříku trestů.

16. Může výrobce vozidla poskytnout slevy nebo náhrady u technických informací, pokud schválený servisní pracovník nakoupí určité množství značkových náhradních dílů nebo nástrojů od výrobce vozidla?

Tuto otázku neřeší nařízení o blokové výjimce ani doplňkové pokyny. Za určitých okolností by toto jednání mohlo představovat zneužití dominantního postavení, a tudíž vést k rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

Výrobce vozidla je pravděpodobně jediným zdrojem celé škály technických informací týkajících se vozidel jeho značek. Poskytnutí slev nebo náhrad u technických informací pod podmínkou, že servisní pracovník nakoupí určité množství dílů nebo nástrojů se značkou daného výrobce, by mohlo znamenat, že tento výrobce vozidla využívá pákového efektu svého dominantního postavení na jednom trhu k tomu, aby protiprávně získal výhodu na trhu druhém²⁹.

17. Může být nezávislému servisnímu pracovníkovi bráněno v přístupu k tištěným nebo elektronickým záznamům o servisu vozidla nebo v jejich aktualizaci?

Nikoli, pokud jsou dodavatel vozidla a/nebo jeho schválení servisní pracovníci zřejmě jediným zdrojem komplexních záznamů o vozidlech jejich značek. Každé takové odmítnutí poskytnout přístup k záznamům o servisu vozidla by pravděpodobně mělo za následek, že by dohody mezi dodavatelem vozidla a jeho schválenými servisními pracovníky byly v rozporu s pravidly hospodářské soutěže EU.

Se stávajícími opravami a se záznamy o opravách v jakékoli formě je třeba pro účely doplňkových pokynů zacházet jako s technickými informacemi. Přístup k takovým záznamům je obvykle potřeba, neboť díky němu může servisní pracovník určit, jaké práce je zapotřebí provést v rámci dodržování pravidelného servisu.

Neúplné záznamy o servisu a opravách pravděpodobně sníží zůstatkovou hodnotu vozidla a ztěžují prokazování toho, že byly dodrženy záruční podmínky. Pokud by nezávislí servisní pracovníci nemohli aktualizovat tyto záznamy, pravděpodobně by to odrazovalo spotřebitele od využívání jejich služeb a tyto hospodářské subjekty by byly vylučovány z podstatné části trhu.

²⁹ Obecné pokyny o použití článku 102 SFEU lze nalézt v pokynech Komise k prioritám Komise v oblasti prosazování práva při používání článku 82 Smlouvy o ES na zneužívající chování dominantních podniků vylučující ostatní soutěžitele. Viz poznámka pod čarou 15 výše.

PŘÍSTUP KE SCHVÁLENÝM SÍTÍM

Doplňkové pokyny stanoví zásadu, že mimo „bezpečný přístav“ vytvořený nařízením o blokové výjimce pro motorová vozidla³⁰ by sítě schválených servisních pracovníků obecně měly být otevřené pro všechny podniky, které splňují příslušná kvalitativní kritéria³¹. Přesto se objevila otázka, zda mají být určité podmínky přístupu ze své povahy považovány za nikoli kvalitativní (a tudíž by měly být považovány za kvantitativní kritéria)³².

18. Může dodavatel vozidla odmítnout přístup do své sítě schválených servisních pracovníků z toho důvodu, že dotyčný servisní pracovník je již schváleným servisním pracovníkem pro vozidla se značkou konkurenčního dodavatele?

Pokud jde o dohody mimo „bezpečný přístav“ vytvořený nařízením o blokové výjimce pro motorová vozidla, obecná odpověď je: nikoli. Taková situace by pravděpodobně vedla k tomu, že by dotčené dohody porušovaly pravidla hospodářské soutěže EU.

Ve velké většině případů používají dodavatelé k výběru svých schválených servisních pracovníků kvalitativní kritéria³³. Vystává tudíž otázka, zda požadavek nebýt schváleným servisním pracovníkem pro vozidla se značkou jiného dodavatele je platným kvalitativním požadavkem. K rozhodnutí o této věci je třeba přezkoumat, zda je tento požadavek objektivní a opodstatněný povahou dané služby, či nikoli. Obvykle neexistuje nic v povaze opravárenských služeb pro jednu značku, co by vyžadovalo, aby byly prováděny výhradně podniky, které nejsou schváleny pro opravy vozidel jiných značek. Tato povinnost je proto obvykle považována za nikoli kvalitativní kritérium, které může omezit hospodářskou soutěž na relevantním trhu, totiž na trhu se servisem oprav a údržby dotčené značky.

³⁰ Ve většině případů sítě servisních pracovníků schválené výrobcí automobilů zpravidla překračují 30% úroveň podílu na trhu na relevantních trzích.

³¹ Viz zejména body 70 a 71 doplňkových pokynů. Viz poznámka pod čarou 2 výše.

³² Na dohody o selektivní distribuci se vztahuje bloková výjimka, je-li podíl stran na trhu nižší než 30 % a jsou-li splněny podmínky vymezené v nařízení, viz odstavec 46 doplňkových pokynů. Viz poznámka pod čarou 2 výše. Navíc se na dohody o distribuci na základě čistě kvalitativních kritérií nevztahuje článek 101, a to bez ohledu na podíl stran na trhu. Viz bod 43 doplňkových pokynů (viz poznámka pod čarou 2 výše).

³³ Jak je vysvětleno v poznámce pod čarou 32 výše, na dohody o kvalitativní selektivní distribuci se v zásadě nevztahuje článek 101 SFEU.