

Sdělení Komise

Doplňkové pokyny k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla

(pozn. v aktuálním znění včetně změn, které zveřejnila Evropská komise v Bruselu dne 17.4.2023 C(2023) 2335 final, navíc s některými poznámkami vysvětlujícími nepřesný překlad do českého jazyka jako pracovní materiál SAČR ze dne 15. 09. 2023)

I. ÚVOD

1. Cíl pokynů

(1) Tyto pokyny stanoví zásady pro posuzování konkrétních otázek objevujících se v souvislosti s vertikálními omezeními v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské Unie⁽¹⁾. Jsou připojeny k nařízení Komise (EU) č. 461/2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel⁽²⁾ (dále jen „nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla“) a jejich cílem je podnikům pomoci provést vlastní posouzení takovýchto dohod.

(2) Tyto pokyny podávají vysvětlení k otázkám, které mají zvláštní význam pro odvětví motorových vozidel, včetně výkladu určitých ustanovení nařízení Komise (EU) 2022/720 ze dne 10. května 2022 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě (dále jen „nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody“). Těmito pokyny není dotčena použitelnost pokynů k vertikálním omezením⁽⁴⁾ (dále jen „obecné pokyny k vertikálním omezením“), a proto je nutno používat tyto pokyny společně s obecnými pokyny k vertikálním omezením jako jejich doplněk.

(3) Tyto pokyny se použijí na vertikální dohody a jednání ve vzájemné shodě, které se týkají podmínek, za nichž mohou strany nakupovat, prodávat nebo dále prodávat náhradní díly a/nebo poskytovat servis oprav a údržby motorových vozidel, a na vertikální dohody a jednání ve vzájemné shodě, které se týkají podmínek, za nichž mohou strany nakupovat, prodávat nebo dále prodávat nová motorová vozidla. Jak je vysvětleno v oddíle II těchto pokynů, poslední uvedená kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě nadále podléhá příslušným ustanovením 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⁽⁵⁾, a to až do 31. května 2013. Proto se tyto pokyny v souvislosti s vertikálními dohodami a jednáním ve vzájemné shodě, jež se týkají nákupu, prodeje a dalšího prodeje nových motorových vozidel, použijí až od 1. června 2013. Tyto pokyny se nevztahují na vertikální dohody v ostatních odvětvích a zásady stanovené v těchto pokynech nemusí být nutně použity k posouzení dohod v jiných odvětvích.

(4) Těmito pokyny není dotčeno možné souběžné použití článku 102 Smlouvy na vertikální dohody v odvětví motorových vozidel nebo případný výklad Soudního dvora Evropské unie týkající se použití článku 101 Smlouvy na takovéto vertikální dohody.

(5) Není-li uvedeno jinak, vztahují se analýza a argumenty uvedené v těchto pokynech na všechny úrovně prodeje. Výrazy „dodavatel“ (pozn. zpravidla se míní výrobce) a „distributor“⁽⁶⁾ (zpravidla se míní autorizovaný obchodník) se používají pro všechny úrovně prodeje. Na obecnou blokovou výjimku pro vertikální dohody a blokovou výjimku pro motorová vozidla se společně odkazuje jako na „nařízení o blokových výjimkách“.

(6) Normy stanovené v těchto pokynech je nutno v jednotlivém případě použít s přihlédnutím k individuální skutkové a právní situaci. Komise bude tyto pokyny používat⁽⁷⁾ přiměřeně a pružně a bude přihlížet ke zkušenostem, které získala při svých činnostech v oblasti prosazování a monitorování trhu.

(7) Historie prosazování pravidel hospodářské soutěže v tomto odvětví ukazuje, že určitá omezení mohou vzniknout v důsledku výslovných přímých smluvních povinností či prostřednictvím nepřímých povinností či nepřímých prostředků, jejichž výsledkem je však stejný negativní dopad na hospodářskou soutěž. Dodavatelé, kteří chtějí ovlivnit soutěžní chování distributora, se mohou uchýlit například k vyhrůžkám nebo zastrašování, výstrahám nebo sankcím. Mohou rovněž zpozdit či zastavit dodávky nebo hrozit ukončením smluv s distributory, kteří prodávají zahraničním spotřebitelům nebo nedodržují stanovenou cenovou úroveň. Transparentní vztahy mezi smluvními stranami za normální situace snižují riziko, že výrobci ponесou odpovědnost za uplatňování takovýchto nepřímých forem nátlaku, jejichž cílem je dosažení výsledků narušujících hospodářskou soutěž. Dodržování kodexu chování je jedním z prostředků k dosažení vyšší transparentnosti v obchodních vztazích mezi stranami. Tyto kodexy mohou mj. upravovat výpovědní lhůty pro ukončení smluv, které mohou být určeny na základě trvání smlouvy, finanční vyrovnání za nesplacené investice spojené s určitým vztahem provedené obchodním zástupcem v případě bezdůvodného předčasného ukončení smlouvy, jakož i rozhodčí řízení coby alternativní mechanismus řešení sporů. Pokud dodavatel začlení takový kodex chování do dohod s distributory a servisními pracovníky (*pozn. s autorizovanými obchodníky a autorizovanými autoservisy*), zpřístupní jej veřejnosti a jedná v souladu s jeho ustanoveními, je to považováno za významný faktor při posuzování chování dodavatele v jednotlivých případech.

⁽¹⁾ S účinkem od 1. prosince 2009 se články 81 a 82 Smlouvy o ES staly články 101 a 102 Smlouvy o fungování Evropské unie. Oba soubory ustanovení jsou v podstatě totožné. Pro účely těchto pokynů je v případě potřeby nutné odkazy na články 101 a 102 Smlouvy o fungování EU chápat jako odkazy na články 81 a 82 Smlouvy o ES. Ve Smlouvě o fungování EU byly rovněž zavedeny určité změny v terminologii, např. pojem „Společenství“ byl nahrazen pojmem „Unie“ a „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“. V těchto pokynech bude používána terminologie Smlouvy o fungování EU.

⁽²⁾ Úř. věst. L 129, 28.5.2010, s. 52.

⁽³⁾ Úř. věst. L 134, 11.5.2022, s. 4.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 248, 30.6.2022, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 203, 1.8.2002, s. 30.

⁽⁶⁾ Na distributory na maloobchodní úrovni se v odvětví obvykle odkazuje jako na „obchodní zástupce“ (*pozn.: na "autorizované obchodníky"*).

⁽⁷⁾ Od modernizace pravidel Unie v oblasti hospodářské soutěže mají prvořadou odpovědnost za tuto analýzu strany těchto dohod. Komise však může ověřit slučitelnost dohod s článkem 101 Smlouvy z vlastního podnětu nebo na základě stížnosti.

2. Struktura pokynů

(8) Pokyny mají tuto strukturu:

- a) oblast působnosti nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla a jeho vztah k nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody (oddíl II);
- b) použití dodatečných ustanovení v nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla (oddíl III);
- c) posouzení zvláštních omezení: nákup jedné značky a selektivní distribuce (oddíl IV).

II. OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ O BLOKOVÉ VÝJIMCE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA A JEHO VZTAH K NAŘÍZENÍ O OBEČNÉ BLOKOVÉ VÝJIMCE PRO VERTIKÁLNÍ DOHODY

(9) Podle jeho článku 4 se nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla vztahuje na vertikální dohody, které se týkají nákupu, prodeje nebo dalšího prodeje náhradních dílů pro motorová vozidla a poskytování oprav a údržby motorových vozidel.

(10) Článek 2 nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla prodlužuje použitelnost příslušných ustanovení nařízení (ES) č. 1400/2002, pokud se týkají vertikálních dohod o nákupu, prodeji nebo dalším prodeji nových motorových vozidel až do dne 31. května 2013. Podle článku 3 nařízení o

blokové výjimce pro motorová vozidla se na vertikální dohody o nákupu, prodeji a dalším prodeji nových motorových vozidel bude vztahovat obecná bloková výjimka pro vertikální dohody ode dne 1. června 2013⁽¹⁾.

(11) Rozlišení, které nový rámec činí mezi trhy prodeje nových motorových vozidel a poprodejními trhy motorových vozidel odráží odlišné soutěžní podmínky na těchto trzích.

(12) Na základě hloubkové analýzy trhu uvedené v hodnotící zprávě o uplatňování nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 28. května 2008⁽²⁾ a ve sdělení Komise o budoucím rámci soutěžního práva použitelném v odvětví motorových vozidel ze dne 22. července 2009⁽³⁾ se zdá, že v odvětví distribuce nových motorových vozidel neexistují v oblasti hospodářské soutěže žádné významné nedostatky, které by je odlišovaly od ostatních hospodářských odvětví a které by vyžadovaly použití jiných, přísnějších pravidel, než jsou pravidla stanovená v nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody. Uplatňování 30 % prahové hodnoty podílu na trhu⁽⁴⁾, nevynětí některých vertikálních omezení a podmínky stanovené v nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody tak za normálních okolností zajistí, že vertikální dohody o distribuci nových motorových vozidel splňují podmínky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy, aniž by bylo nutné zavádět další požadavky nad rámec požadavků platných pro ostatní odvětví.

(13) S cílem poskytnout všem hospodářským subjektům čas přizpůsobit se obecnému režimu, zejména s ohledem na investice spojené s určitým vztahem, které byly vynaloženy v dlouhodobém horizontu, prodlužuje se doba použitelnosti nařízení (ES) č. 1400/2002 o tři roky až do dne 31. května 2013, pokud jde o požadavky, které specificky souvisí s vertikálními dohodami o nákupu, prodeji nebo dalším prodeji nových motorových vozidel. V období od 1. června 2010 do 31. května 2013 se uvedená ustanovení nařízení (ES) č. 1400/2002, která se týkají dohod o distribuci nových motorových vozidel i dohod o nákupu, prodeji a dalším prodeji náhradních dílů pro motorová vozidla a/nebo poskytování oprav a údržby, použijí pouze pro dohody o distribuci nových vozidel. Během doby prodloužení nebudou tyto pokyny používány k výkladu ustanovení nařízení (ES) č. 1400/2002. Místo toho je nutno vycházet z vysvětlující brožury k uvedenému nařízení⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Skončení platnosti nařízení (ES) č. 1400/2002 a jeho nahrazení novým právním rámcem vysvětlovaným v těchto pokynech samo o sobě nevyžaduje, aby byly stávající smlouvy ukončeny. Viz např. věc C-125/05 Vulcan Silkeborg A/S v. Skandinavisk Motor Co. A/S, Sb. rozh. 2006, s. I-7637.

⁽²⁾ SEK(2008) 1946.

⁽³⁾ KOM(2009) 388.

⁽⁴⁾ Podle článku 7 nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody vychází výpočet této prahové hodnoty podílu na trhu obvykle z hodnoty prodeje na trhu nebo, pokud nejsou tyto údaje k dispozici, z jiných spolehlivých informací o trhu, včetně objemů prodeje na trhu. V této souvislosti Komise bere na vědomí skutečnost, že pro distribuci nových motorových vozidel jsou podíly na trhu v současné době vypočítávány výrobním odvětvím na základě objemu motorových vozidel prodaných dodavatelem na relevantním trhu, jenž zahrnuje všechna motorová vozidla, která kupující podle jejich vlastností, ceny a zamýšleného použití považuje za nahraditelná nebo zaměnitelná.

(14) Pokud jde o vertikální dohody, které se týkají podmínek, za nichž mohou strany nakupovat, prodávat nebo dále prodávat náhradní díly pro motorová vozidla a/nebo poskytovat opravy a údržbu motorových vozidel, nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla se použije ode dne 1. června 2010. To znamená, že pro vynětí podle článku 4 uvedeného nařízení musí dohody splňovat nejen podmínky pro vynětí podle nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody, nýbrž nesmí obsahovat rovněž žádná vážná omezení soutěže, obecně uváděná jako tvrdá omezení uvedená v článku 5 nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla.

(15) Jelikož trhy oprav a údržby a distribuce náhradních dílů obecně souvisejí s určitou značkou, je hospodářská soutěž na těchto trzích přirozeně méně intenzivní než na trhu prodeje nových motorových vozidel. Ačkoliv se v důsledku technického pokroku zvýšila spolehlivost a prodloužily se servisní intervaly, tento vývoj je předstížen trendem rostoucích cen jednotlivých oprav nebo údržby. Na trzích s náhradními díly konkurují díly, na nichž je vyznačena značka výrobce motorového vozidla,

dílům dodávaným dodavateli původního vybavení (OES) a jinými stranami. To udržuje tlak na ceny na těchto trzích, který zase vyvíjí tlak na ceny na trzích oprav a údržby, jelikož náhradní díly tvoří velkou část nákladů průměrné opravy. Opravy a údržba jako celek kromě toho představují velmi vysoký podíl celkových výdajů spotřebitelů na motorová vozidla, na něž připadá významná část rozpočtu průměrného spotřebitele.

(16) K vyřešení zvláštních problémů v oblasti hospodářské soutěže, které se objevují na poprodejních trzích motorových vozidel, je nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody doplněno třemi dodatečnými tvrdými omezeními v nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla, jež se vztahují na dohody o opravách a údržbě motorových vozidel a o dodávkách náhradních dílů. Další pokyny k těmto dodatečným tvrdým omezením jsou uvedeny v oddíle III těchto pokynů.

III. POUŽITÍ DODATEČNÝCH USTANOVENÍ V NAŘÍZENÍ O BLOKOVÉ VÝJIMCE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA

(17) Na dohody se nevztahuje nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla, obsahují-li tvrdá omezení. Tato omezení jsou uvedena v článku 4 nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody a článku 5 nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla. Vzhledem k tomu, že tvrdá omezení závažně omezují hospodářskou soutěž a předpokládá se u nich, že obecně vedou k čistému narušení hospodářské soutěže, bude se posouzení Komise při posuzování vertikálních dohod v odvětví motorových vozidel, jež obsahují tvrdá omezení, řídit těmito úvahami: a) obsahuje-li dohoda tvrdé omezení ve smyslu článku 4 nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody a článku 5 nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla, bude tato dohoda pravděpodobně spadat do působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy a b) dohoda obsahující tvrdé omezení ve smyslu článku 4 nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody a článku 5 nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla pravděpodobně nesplňuje podmínky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy. Podnik však může prokázat, že v konkrétním případě taková dohoda podmínky čl. 101 odst. 3 Smlouvy splňuje. Za tímto účelem musí podnik doložit, že účinky jsou pravděpodobné a že pravděpodobně vyplývají ze začlenění tvrdého omezení do dohody, a současně prokázat, že jsou splněny ostatní kumulativní podmínky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy.

(18) Jedním z cílů Komise, co se týká politiky v oblasti hospodářské soutěže v odvětví motorových vozidel, je ochrana přístupu výrobců náhradních dílů na poprodejní trhy motorových vozidel, a tudíž zajištění, aby pro nezávislé i schválené servisní pracovníky (*pozn.: nezávislé i autorizované autoservisy*) a rovněž pro velkoobchodníky s náhradními díly byly i nadále k dispozici konkurenční značky náhradních dílů. Dostupnost těchto náhradních dílů přináší spotřebitelům značný prospěch, zejména z toho důvodu, že často existují velké rozdíly v ceně mezi díly prodanými či dále prodanými výrobcem automobilů a alternativními díly. Alternativní díly za díly, na nichž je vyznačena značka výrobce motorového vozidla (díly OEM), zahrnují originální díly vyrobené a distribuované dodavateli původního vybavení (díly OES), zatímco ostatní díly odpovídající kvalitě původních součástí jsou dodávány výrobcí dílů „odpovídající kvality“.

(19) „Původním dílem nebo zařízením“ se rozumí díl nebo zařízení, jež jsou vyrobeny podle specifikací a výrobních norem stanovených výrobcem motorových vozidel pro výrobu dílů nebo zařízení pro montáž daného motorového vozidla (viz čl. 55 odst. 5 druhý pododstavec nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES⁽²⁾).

⁽¹⁾ Vysvětlující brožura k nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002 – Distribuce a provádění servisu motorových vozidel v Evropské unii.

⁽²⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

(20) Aby byly díly považovány za díly „odpovídající kvality“, musí mít dostatečně vysokou kvalitu, aby jejich použití neohrožovalo dobré jméno dané schválené sítě (*pozn. sítě autorizovaných autoservisů*). Stejně jako u ostatních norem pro výběr může výrobce motorových vozidel prokázat, že náhradní díl nesplňuje tento požadavek.

(21) Ustanovení čl. 4 písm. f) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody popisuje jako tvrdé omezení dohodu mezi dodavatelem součástí a kupujícím, který tyto součástky používá, jejímž cílem je dodavateli zabránit či jej omezit při prodeji těchto součástí konečným uživatelům, nezávislým servisním pracovníkům (*pozn. nezávislým autoservisům*), velkoobchodníkům a poskytovatelům služeb, kterým kupující nesvěřil opravy nebo provádění servisu svého zboží. Ustanovení čl. 5 písm. a), b) a c) nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla obsahují další tři tvrdá omezení týkající se dohod o dodávkách náhradních dílů.

(22) Ustanovení čl. 5 písm. a) nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla se týká omezení prodeje náhradních dílů pro motorová vozidla členy systému selektivní distribuce (*pozn. autorizovanými autoservisy*) nezávislým servisním pracovníkům (*pozn. nezávislým autoservisům*). Toto ustanovení je nejdůležitější pro zvláštní kategorii dílů, jež jsou někdy označovány jako náhradní díly vyráběné pro vlastní potřebu, které lze získat pouze u výrobce motorového vozidla nebo u členů jeho schválených sítí (*u autorizovaných autoservisů*). Pokud se dodavatel a distributor (*autorizovaný obchodník*) dohodnou, že tyto díly nelze dodávat nezávislým servisním pracovníkům (*pozn. nezávislým autoservisům*), tato dohoda pravděpodobně vyloučí tyto servisní pracovníky (*pozn. nezávislé autoservisy*) z trhu oprav a údržby a porušuje článek 101 Smlouvy.

(23) Ustanovení čl. 5 písm. b) nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla se týká přímého či nepřímého omezení dohodnutého mezi dodavatelem náhradních dílů, nástrojů pro opravy nebo diagnostického či jiného vybavení a výrobcem motorových vozidel, které omezuje schopnost dodavatele prodávat toto zboží schváleným a/nebo nezávislým distributorům a servisním pracovníkům (*pozn. autorizovaným a/nebo nezávislým obchodníkům a autoservisům*). Tzv. „ujednání o vybavení nástroji“ mezi dodavatelem součástí a výrobcem motorových vozidel jsou jedním z příkladů možných nepřímých omezení tohoto druhu. V tomto ohledu je nutno odkázat na sdělení Komise ze dne 18. prosince 1978 o jejím hodnocení určitých subdodavatelských smluv ve vztahu čl. 85 odst. 1 Smlouvy o EHS (sdělení o subdodavatelských smlouvách)⁽¹⁾. Ustanovení čl. 101 odst. 1 Smlouvy se obvykle nepoužije na ujednání, na jehož základě výrobce motorových vozidel poskytne výrobcem součástí nástroje, jež jsou nezbytné pro výrobu určitých součástí, podílí se na nákladech na vývoj výrobku nebo přispívá nutnými⁽²⁾ právy duševního vlastnictví nebo know-how a neumožňuje, aby byl tento příspěvek využit k výrobě dílů pro přímé dodávky na poprodejní trhy. Pokud na druhou stranu výrobce motorových vozidel uloží dodavateli součástí povinnost převést jeho vlastnictví vztahující se na tento nástroj, práva duševního vlastnictví nebo know-how, podílí se pouze na nepodstatné části nákladů na vývoj výrobku či nepřispívá nutnými nástroji, právy duševního vlastnictví nebo know-how, má se za to, že se nejedná o skutečnou dohodu o subdodávkách. Proto se na toto ujednání může vztahovat čl. 101 odst. 1 Smlouvy a může být posuzováno podle ustanovení nařízení o blokových výjimkách.

(24) Ustanovení čl. 5 písm. c) nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla se týká omezení dohodnutého mezi výrobcem motorových vozidel, který používá komponenty pro první montáž motorových vozidel, a dodavatelem těchto komponentů, které omezuje schopnost dodavatele účinným a dobře viditelným způsobem umísťovat svoji obchodní značku nebo logo na dodávané komponenty nebo náhradní díly. V zájmu většího výběru pro spotřebitele by servisní pracovníci (*pozn. autoservisy*) a spotřebitelé měli být schopni určit, které náhradní díly alternativních dodavatelů jiné než díly nesoucí značku výrobce motorových vozidel, vyhovují danému motorovému vozidlu. Umístění obchodní značky nebo loga na komponenty a náhradní díly usnadňuje určení kompatibilních náhradních dílů, které lze získat od dodavatelů původního vybavení. Vyloučením této možnosti mohou výrobci motorových vozidel omezit uvádění na trh dílů vyrobených dodavatelem původního vybavení a výběr spotřebitelů způsobem, který je v rozporu s ustanoveními čl. 101 Smlouvy.

IV. POSOUZENÍ KONKRÉTNÍCH OMEZENÍ

(25) K posouzení slučitelnosti konkrétních omezení s článkem 101 Smlouvy by strany vertikálních dohod v odvětví motorových vozidel měly tyto pokyny použít jako doplněk k obecným pokynům k vertikálním omezením. Tento oddíl poskytuje konkrétní pokyny týkající se nákupu jedné značky a selektivní distribuce, což jsou dvě oblasti, které mohou mít zvláštní význam pro posuzování kategorie dohod uvedených v oddíle II těchto pokynů.

1. Povinnosti nákupu jedné značky

i) Posouzení povinností nákupu jedné značky podle nařízení o blokových výjimkách

(26) Podle článku 3 nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla ve spojení s čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody se dodavatel (*pozn. zpravidla se míní výrobce*) a distributor (*pozn. autorizovaný obchodník*) motorových vozidel, jejichž podíl na relevantním trhu nepřevyšuje 30 %, mohou dohodnout na povinnosti týkající se nákupu jedné značky, podle níž musí distributor nakupovat motorová vozidla pouze od dodavatele nebo od jiných podniků určených dodavatelem pod podmínkou, že doba trvání tohoto zakazu soutěžit je omezena na nejvýše pět let. Tytéž zásady se použijí na dohody mezi dodavateli a jejich schválenými servisními pracovníky (*autorizovanými obchodníky/servisy*) a/nebo distributory náhradních dílů. Obnovení po pěti letech vyžaduje výslovný souhlas obou stran a neměly by existovat žádné překážky, které by distributorovi bránily v tom, aby na konci pětiletého období zakaz soutěžit účinně ukončil. Nařízení o blokových výjimkách se na zakazy soutěžit nevztahují, pokud je jejich trvání neomezené, případně přesahuje období pěti let, avšak za těchto okolností by se nařízení o blokových výjimkách nadále uplatňovala na zbývající část vertikální dohody. Na zakazy soutěžit, které jsou konkludentně obnovitelné nad rámec pěti let, se nařízení o blokové výjimce vztahují, pokud kupující může u vertikální dohody obsahující zakaz účelně vyjednat nové podmínky, nebo ji ukončit, a to v rozumné výpovědní lhůtě a za přiměřených nákladů, čímž je kupujícímu umožněno po uplynutí pětileté lhůty skutečně změnit dodavatele.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 1, 3.1.1979, s. 2.

⁽²⁾ Pokud výrobce motorových vozidel poskytne výrobci součástek nástroje, práva duševního vlastnictví nebo know-how, toto ujednání nebude využívat oznámení o subdodávkách, jestliže dodavatel součástek již má tento nástroj, práva duševního vlastnictví nebo know-how k dispozici, nebo by je mohl za přiměřených podmínek získat, neboť za těchto okolností by příspěvek nebyl nutný.

(27) Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody se výjimka nevztahuje na jakýkoli přímý nebo nepřímý závazek ukládající členům systému selektivní distribuce neprodávat značky určitých soutěžících dodavatelů. Zvláštní pozornost by měla být věnována způsobu, jakým se uplatňuje povinnost nákupu jedné značky u stávajících distributorů (*pozn. autorizovaných obchodníků / dealerů*) obchodujících s více značkami, s cílem zajistit, aby příslušné povinnosti nebyly součástí celkové strategie zaměřené na vyloučení hospodářské soutěže ze strany jednoho nebo více určitých dodavatelů, a především ze strany nových dodavatelů nebo slabších konkurentů. Takové obavy mohou vzniknout zejména tehdy, pokud jsou prahové hodnoty tržního podílu uvedené v bodě 34 těchto pokynů překročeny a pokud dodavatel používající tento typ omezení má takové postavení na relevantním trhu, jež mu umožňuje výrazně přispívat k celkovému uzavření trhu⁽¹⁾.

(28) Zakazy soutěžit ve vertikálních dohodách nepředstavují tvrdá omezení, avšak podle situace na trhu mohou mít přesto negativní účinky, které mohou vést k tomu, že dohody spadají do oblasti působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy⁽²⁾. Takový škodlivý účinek může například vzniknout, pokud vytvoření překážek pro vstup na trh nebo rozšíření činnosti vylučuje konkurenční dodavatele a poškozují spotřebitele, především zvýšením cen nebo omezením výběru výrobků, snížením jejich kvality či snížením úrovně inovace výrobků.

(29) Zákazy soutěžit však mohou mít rovněž pozitivní účinky, které mohou odůvodnit použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy. Mohou zejména pomoci odstranit problém související s „parazitováním“, kdy jeden dodavatel (*pozn. zpravidla se míní výrobce*) má prospěch z investic, které vynaložil jiný dodavatel. Dodavatel může například investovat do obchodních prostor distributora (*pozn. autorizovaného obchodníka*), čímž však může přilákat zákazníky konkurenční značky, která se rovněž prodává ve stejných prostorách. Totéž platí pro investice jiného typu uskutečněné dodavatelem, které může distributor (*pozn. autorizovaný obchodník*) využít k prodeji motorových vozidel konkurenčních výrobců, jako jsou například investice do odborné přípravy.

(30) Další pozitivní účinek zákazů soutěžit v odvětví motorových vozidel se týká zlepšení image značky a dobrého jména distribuční sítě. Taková omezení mohou pomoci při vytváření a zachování image značky tím, že distributory (*pozn. autorizované obchodníky*) nutí dodržovat určitou míru jednoty a určité normy kvality, a tak zvyšují její prodej a přitažlivost této značky pro konečného spotřebitele.

(31) Podle čl. 1 odst. 1 písm. f) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody je zákaz soutěžit vymezen jako „jakýkoli přímý nebo nepřímý závazek zakazující kupujícímu vyrábět, nakupovat, prodávat nebo dále prodávat zboží nebo služby soutěžící se smluvním zbožím nebo službami, nebo jakýkoli přímý nebo nepřímý závazek zavazující kupujícího provést u dodavatele nebo jakéhokoli jiného podniku označeného dodavatelem více než 80 % ročních nákupů smluvního zboží nebo služeb a jejich náhrad na relevantním trhu, vypočítáno na základě hodnoty nebo, je-li to v odvětví běžná praxe, objemu nákupů provedených v předchozím kalendářním roce.

(32) Kromě přímého způsobu svázání distributora (*pozn. autorizovaného obchodníka*) se svou značkou nebo značkami se dodavatel může uchýlit rovněž k nepřímým prostředkům, které mají stejný účinek. V odvětví motorových vozidel mohou k nepřímým prostředkům patřit normy kvality, které jsou výslovně navrženy tak, aby distributory odrazovaly od prodeje výrobků konkurenčních značek⁽³⁾, odměny podmíněné souhlasem distributora, že bude prodávat výhradně jednu značku, cílové rabaty nebo určité jiné požadavky, například požadavek zřídít pro konkurenční značku zvláštní právní subjekt nebo povinnost předvádět jinou konkurenční značku ve zvláštní předváděcí místnosti nacházející se v zeměpisné oblasti, v níž splnění takového požadavku není ekonomicky rentabilní (např. řídké osídlené oblasti).

⁽¹⁾ Oznámení Komise o dohodách menšího významu, které výrazně neomezují hospodářskou soutěž podle čl. 81 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství (de minimis), Úř. věst. C 368, 22.12.2001, s. 13.

⁽²⁾ Co se týká příslušných činitelů, jež je nutno vzít v úvahu při posuzování zákazu soutěžit podle čl. 101 odst. 1 Smlouvy, viz příslušný oddíl obecných pokynů k vertikálním omezením, zejména body 129 až 150.

⁽³⁾ Viz věci BMW, IP/06/302 – 13.3.2006 a Opel 2006, IP/06/303 – 13.3.2006.

(33) Bloková výjimka stanovená v nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody se vztahuje na všechny formy přímého či nepřímého zákazu soutěžit, pokud podíly jak dodavatele (*zpravidla se míní výrobce*), a tak distributora (*pozn. autorizovaného obchodníka*) na trhu nepřevyšují 30 % a doba trvání zákazu soutěžit nepřekračuje pět let. Avšak i v případech, kdy jednotlivé dohody splňují tyto podmínky, může využití zákazů soutěžit vést k negativním dopadům na hospodářskou soutěž, které nejsou vyrovnány jejich příznivými účinky. V odvětví motorových vozidel by mohly být takovéto čisté negativní dopady na hospodářskou soutěž zejména důsledkem kumulativních účinků, jež vedou k vyloučení konkurenčních značek.

(34) V případě distribuce motorových vozidel na maloobchodní úrovni pravděpodobně nedojde k tomuto druhu vyloučení na trzích, na nichž mají všichni dodavatelé (*pozn. zpravidla se míní výrobci*) ípodíly nižší než 30 %, a celkové procento prodeje všech motorových vozidel, na které se vztahuje povinnost prodávat jednu značku na daném trhu (tj. celkový podíl vázaného trhu) je nižší než 40 %⁽¹⁾. Pokud existuje jeden dodavatel, který nemá dominantní postavení, s podílem na trhu vyšším než 30 % relevantního trhu, přičemž podíly všech ostatních dodavatelů na trhu jsou nižší než 30 %, kumulativní účinky narušující hospodářskou soutěž nejsou pravděpodobné, jestliže celkový podíl vázaného trhu nepřevyšuje 30 %.

(35) Jsou-li přístup na relevantní trh prodeje nových motorových vozidel a hospodářská soutěž na tomto trhu významně omezeny kumulativním účinkem paralelních sítí podobných vertikálních dohod obsahujících povinnosti nákupu jedné značky, může Komise odejmout výhodu blokové výjimky podle článku 29 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 Smlouvy⁽²⁾. Rozhodnutí o odnětí výjimky může být určeno zejména těm dodavatelům, kteří významně přispívají kumulativnímu uzavření relevantního trhu. Pokud takový účinek nastane na vnitrostátním trhu, mohou výhodu blokové výjimky s ohledem na toto území odejmout rovněž vnitrostátní orgány pro hospodářskou soutěž dotyčného členského státu.

(36) Kromě toho, pokud paralelní sítě dohod, které obsahují podobná vertikální omezení, pokrývají více než 50 % daného trhu, může Komise přijmout nařízení, kterým se bloková výjimka s ohledem na tato omezení prohlásí za nepoužitelnou pro daný trh. Taková situace může nastat zejména tehdy, vedou-li kumulativní účinky vyplývající z širokého využívání povinnosti prodávat jednu značku k poškození spotřebitele na trhu.

(37) Pokud jde o posouzení povinností týkajících se minimálního nákupu vypočítaných na základě celkových ročních požadavků distributora (*pozn. autorizovaného obchodníka*), může být odejmutí výhody blokové výjimky důvodné, pokud kumulativní účinky narušující hospodářskou soutěž nastanou i v případě, že dodavatel (*pozn. výrobce*) ukládá povinnost týkající se minimálního nákupu nižší, než je prahová hodnota 80 % stanovená v čl. 1 písm. D) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody. Strany musí uvážit, zda na základě příslušné skutkové situace povinnost distributora zajistit, aby daný procentní podíl jeho celkových nákupů motorových vozidel nesl značku dodavatele, mu nebrání v převzetí jedné či více dalších konkurenčních značek. Z tohoto hlediska i povinnost týkající se minimálního nákupu stanovená na úrovni nižší než 80 % celkového ročního nákupu znamená závazek prodávat jednu značku, pokud zavazuje distributora (*pozn. autorizovaného obchodníka*), který má zájem o distribuci nové značky podle vlastního výběru od konkurujícího výrobce, aby prodal tolik motorových vozidel značky, kterou v současnosti prodává, že by se obchody distributora staly hospodářsky neúnosné⁽³⁾. Taková povinnost minimálního nákupu bude rovněž znamenat povinnost nakupovat jednu značku, pokud konkurenčního dodavatele nutí, aby rozdělil svůj předpokládaný objem prodeje na daném území mezi několik distributorů, což by vedlo ke zdvojení investičních nákladů a rozšíření obchodní přítomnosti.

ii) Posouzení povinností týkajících se nákupu jedné značky, na něž se nevztahují nařízení o blokových výjimkách

(38) Strany mohou být rovněž vyzvány, aby posoudily slučitelnost povinností týkajících se nákupu jedné značky s pravidly hospodářské soutěže s ohledem na dohody, které nejsou způsobilé pro blokovou výjimku, jelikož podíly stran na trhu převyšují 30 % nebo doba trvání dohody je delší než 5 let. Tyto dohody proto budou muset být podrobeny individuálnímu posouzení, aby se zjistilo, zda se na ně vztahuje čl. 101 odst. 1 Smlouvy, a pokud ano, zda lze prokázat zvýšení efektivity vyrovnávající nepříznivé účinky. Pokud ano, mělo by jim být umožněno využít výjimku stanovenou v čl. 101 odst. 3 Smlouvy. Při posuzování jednotlivých případů se použijí obecné zásady stanovené v oddíle 8.2.1 obecných pokynů k vertikálním omezením.

⁽¹⁾ Viz obecné pokyny k vertikálním omezením, bod 310.

⁽²⁾ Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.

⁽³⁾ Pokud například obchodní zástupce (*pozn. autorizovaný obchodník*) k uspokojení poptávky prodá ročně 100 vozidel značky A a má zájem koupit 100 vozidel značky B, povinnost minimálního nákupu ve výši 80 % v případě značky A by znamenala, že následující rok by obchodní zástupce musel koupit 160 vozidel značky A. Vzhledem k tomu, že míra rozšíření je obvykle poměrně stabilní, obchodnímu zástupci by pravděpodobně zůstala velká zásoba neprodaných vozidel značky A. Aby se takové situaci vyhnul, byl by nucen výrazně snížit prodej vozidel značky B. V závislosti na konkrétních okolnostech případu lze takový postup považovat za závazek nakupovat jednu značku.

(39) Zejména dohody uzavřené mezi výrobcem motorových vozidel nebo jejich dovozcem na jedné straně a distributory náhradních dílů a/nebo schválenými servisními pracovníky (*pozn. autorizovanými*)

autoservisy) na straně druhé nebudou spadat do působnosti nařízení o blokových výjimkách, pokud podíl smluvních stran na trhu převyšuje 30 % prahovou hodnotu, jak tomu pravděpodobně bude u většiny takových dohod. Povinnosti nákupu jedné značky, jež bude třeba za těchto okolností posoudit, zahrnují všechny typy omezení, která přímo a nepřímo omezují schopnost schválených distributorů nebo servisních pracovníků získat originální náhradní díly nebo náhradní díly odpovídající kvality od třetích stran. Povinnost schváleného servisního pracovníka používat originální náhradní díly dodávané výrobcem motorového vozidla na záruční opravy, bezplatný servis a práce související se svoláním k opravě motorového vozidla, by však nebyla považována za povinnost prodávat jednu značku, ale spíše za objektivně odůvodněný požadavek.

(40) Povinnost prodávat jednu značku v dohodách o distribuci nových motorových vozidel bude muset být rovněž individuálně posouzena, pokud trvání těchto dohod přesahuje pět let a/nebo pokud tržní podíl dodavatele (*pozn. zpravidla se míní výrobce*) přesahuje 30 %, což může být případ určitých dodavatelů v některých členských státech. Za takových okolností by strany měly přihlížet nejen k tržnímu podílu dodavatele a kupujícího, ale také k celkovému vázanému podílu na trhu zohledňujícímu prahové hodnoty uvedené v bodě 34. Při překročení těchto prahových hodnot se jednotlivé případy budou posuzovat v souladu s obecnými zásadami stanovenými oddíle 8.2.1 obecných pokynů k vertikálním omezením.

(41) Posouzení povinností minimálního nákupu, které nespádají do působnosti nařízení o blokových výjimkách, vypočítaných na základě celkových ročních požadavků distributora zohlední všechny důležité skutkové okolnosti. Zejména požadavek minimálního nákupu nižší než 80 % celkového ročního nákupu představuje povinnost prodávat jednu značku tehdy, pokud by bránil distributorovi (*pozn. autorizovanému obchodníkovi*) obchodovat s jednou nebo více dalšími konkurenčními značkami.

2. Selektivní distribuce

(42) Selektivní distribuce je v současnosti převládající formou distribuce v odvětví motorových vozidel. Její využití je rozšířené jak v distribuci motorových vozidel, tak u servisu / oprav a údržby a distribuce náhradních dílů.

(43) V případě čistě kvalitativní selektivní distribuce jsou distributoři (*pozn. autorizovaní obchodníci*) a servisní pracovníci (*pozn. autorizované autoservisy*) vybíráni pouze na základě objektivních kritérií vyžadovaných povahou výrobku nebo služby, jako jsou technické dovednosti pracovníků prodeje, uspořádání prodejních zařízení, techniky prodeje a druh služby prodeje, která bude poskytována distributorem⁽¹⁾. Uplatňování těchto kritérií neomezuje přímo počet distributorů *autorizovaných obchodníků*) nebo servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*), kteří jsou přijati do sítě dodavatele. Obvykle se usuzuje, že čistě kvalitativní selektivní distribuce nespádá do oblasti působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy z důvodu neexistence negativních dopadů na hospodářskou soutěž, jsou-li splněny tyto tři podmínky. Za prvé, povaha dotyčného výrobku musí vyžadovat využití selektivní distribuce, tj. systém musí s ohledem na povahu daného výrobku vytvářet oprávněný požadavek na zachování kvality výrobku a zajištění jeho správného používání. Za druhé, distributoři nebo servisní pracovníci musí být vybíráni na základě objektivních kritérií kvalitativní povahy, která jsou pro všechny potenciální další prodejce stanovena jednotně a nejsou používána diskriminačním způsobem. Za třetí, musí být stanovena jen kritéria nezbytně nutná.

(44) Kvalitativní kritéria omezují počet distributorů (*pozn. autorizovaných obchodníků*) nebo servisních pracovníků (*pozn. autoservisů*) nepřímo tím, že ukládají podmínky, které nemohou všichni splnit, kdežto kvantitativní kritéria omezují počet distributorů (*pozn. autorizovaných obchodníků*) nebo servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*) přímo, například stanovením jejich počtu. Obvykle se má za to, že sítě založené na kvantitativních kritériích jsou více omezující než sítě, které jsou založeny pouze na kvalitativním výběru, a proto se na ně s větší pravděpodobností vztahuje čl. 101 odst. 1 Smlouvy.

(45) Pokud se na dohody o selektivní distribuci vztahuje čl. 101 odst. 1 Smlouvy, musí strany posoudit, zda jejich dohody mohou využít výhodu blokové výjimky, nebo individuálně výjimky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy.

i) Posouzení selektivní distribuce podle nařízení o blokových výjimkách

(46) Dohody o selektivní distribuci se budou posuzovat v souladu s obecnými zásadami stanovenými v oddíle 4.6.2 obecných pokynů k vertikálním omezením. Podle nařízení o blokových výjimkách jsou dohody o selektivní distribuci vyňaty bez ohledu na povahu výrobku nebo povahu uplatňovaných kritérií, ať už kvantitativních, nebo kvalitativních, pokud tržní podíly stran nepřekračují 30 %. Tato výjimka je však podmíněna tím, že dohody neobsahují žádná tvrdá omezení stanovená v článku 4 nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody a článku 5 nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla, ani žádné z vyloučených omezení popsanych v článku 5 nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody, jež nemohou být oddělena od zbylých částí dohody. V případě, že vyloučené omezení lze oddělit, vztahuje se na zbývající část vertikální dohody i nadále bloková výjimka.

⁽¹⁾ Je však třeba připomenout, že v souladu s ustálenou judikaturou evropských soudů mohou i čistě kvalitativní systémy selektivní distribuce omezovat hospodářskou soutěž, pokud existence určitého počtu těchto systémů neponechává žádný prostor pro jiné formy distribuce založené na jiném způsobu soutěžení. Tato situace zpravidla nevznikne na trzích pro prodej nových motorových vozidel, na nichž leasingové a jiné podobné smlouvy představují platnou alternativu přímého nákupu motorového vozidla, ani na trzích servisu oprav a údržby, pokud nezávislí servisní pracovníci poskytují spotřebitelům alternativní kanál pro údržbu jejich motorových vozidel. Viz například věc T-88/92 Groupement d'achat Édouard Leclerc v. Komise, Sb. rozh. 1996, s. II-1961.

(47) Tři tvrdá omezení v nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody se týkají výslovně selektivní distribuce. Podle ustanovení čl. 4 písm. c) bodu i) uvedeného nařízení je tvrdým omezením omezení území, na kterém mohou členové systému selektivní distribuce aktivně nebo pasivně prodávat smluvní zboží nebo služby, nebo zákazníků, kterým je mohou takto prodávat. Z tohoto tvrdého omezení existují výjimky, jako je omezení aktivních prodejí ze strany členů systému selektivní distribuce a jejich zákazníků na jiné území nebo skupině zákazníků vyhrazených dodavateli nebo dodavatelem přidělených maximálně pěti výhradním distributorům (*pozn. výhradním obchodníkům*) (čl. 4 písm. c) bod i) bod 1) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody); omezení aktivního a pasivního prodeje ze strany členů systému selektivní distribuce a jejich zákazníků neschváleným distributorům (*pozn. neautorizovaným obchodníkům*) usazeným na území, kde je takový systém provozován (čl. 4 písm. c) bod i) bod 2) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody); omezení místa usazení členů systému selektivní distribuce (čl. 4 písm. c) bod i) bod 3) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody); omezení aktivních nebo pasivních prodejí konečným uživatelům ze strany členů systému selektivní distribuce působících na velkoobchodní úrovni (čl. 4 písm. c) bod i) bod 4) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody) a omezení možnosti aktivně nebo pasivně prodávat komponenty určené k začlenění do jiných výrobků zákazníkům, kteří by je používali k výrobě stejného typu zboží, jako je zboží vyráběné dodavatelem (čl. 4 písm. c) bod i) bod 5) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody). Podle ustanovení čl. 4 písm. c) bodu ii) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody je tvrdým omezením omezení křížových dodávek mezi distributory v rámci systému selektivní distribuce působícími na téže úrovni prodeje nebo na různých úrovních prodeje. Podle ustanovení čl. 4 písm. c) bodu iii) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody je tvrdým omezením omezení aktivních nebo pasivních prodejí konečným uživatelům ze strany členů systému selektivní distribuce působících na maloobchodní úrovni, aniž jsou dotčeny výjimky uvedené v čl. 4 písm. c) bodě i) bodech 1) a 3) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody. Tato tři tvrdá omezení mají zvláštní význam pro distribuci motorových vozidel.

(48) Vnitřní trh spotřebitelům umožnil nakupovat motorová vozidla v jiných členských státech a využívat cenových rozdílů mezi nimi a Komise považuje ochranu paralelního obchodu v tomto odvětví za důležitý cíl v oblasti hospodářské soutěže. Schopnost spotřebitele nakupovat zboží v jiných

členských státech je zvláště důležitá, pokud jde o motorová vozidla, vzhledem k vysoké hodnotě zboží a přímým výhodám v podobě nižších cen pro spotřebitele, kteří pořízují motorová vozidla jinde v Unii. Komise se proto obává, aby dohody o distribuci neomezovaly paralelní obchod, jelikož nelze očekávat, že taková situace splní podmínky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy⁽¹⁾.

(49) Komise zahájila proti výrobcům motorových vozidel několik řízení kvůli bránění tomuto obchodu a její rozhodnutí byla z velké části potvrzena evropskými soudy⁽²⁾. Tyto zkušenosti prokazují, že omezení paralelního obchodu může mít řadu forem. Dodavatel (*pozn. výrobce*) může například vyvíjet tlak na distributory (*pozn. autorizované obchodníky*), hrozit jim ukončením smlouvy, nevyplácet odměny, odmítnout dodržet záruky u motorových vozidel dovezených spotřebitelem nebo dodaných v rámci křížových dodávek mezi distributory usazenými v různých členských státech nebo nechat distributora čekat podstatně déle na dodání totožného motorového vozidla, má-li dotyčný zákazník bydliště v jiném členském státě.

(50) Zvláštní případ nepřímých omezení paralelního obchodu nastává, pokud distributor (*pozn. autorizovaný obchodník*) nemůže získat nová motorová vozidla s příslušnými specifikacemi, jež jsou zapotřebí pro přeshraniční prodej. V těchto zvláštních případech může výhoda blokové výjimky záviset na skutečnosti, zda dodavatel (*pozn. výrobce*) poskytuje svým distributorům motorová vozidla s totožnými specifikacemi jako v případě prodeje v jiných členských státech pro prodej zákazníkům z těchto zemí (tzv. „ustanovení o dostupnosti“)⁽³⁾.

(51) Pro účely uplatňování nařízení o blokových výjimkách, a zejména pokud jde o uplatňování čl. 4 písm. c) bodu iii) nařízení o obecné blokové výjimce pro vertikální dohody, zahrnuje výraz „koneční uživatelé“ leasingové společnosti. To zejména znamená, že distributorům (*pozn. autorizovaným obchodníkům*) v systémech selektivní distribuce nelze bránit v prodeji nových motorových vozidel leasingovým společnostem dle jejich výběru. Dodavatel (*pozn. výrobce*) využívající selektivní distribuci však může svým distributorům (*pozn. autorizovaným obchodníkům*) bránit v prodeji nových motorových vozidel leasingovým společnostem, hrozí-li ověřitelné riziko, že tyto společnosti budou tato motorová vozidla prodávat dále, dokud jsou ještě nová. Dodavatel proto může od obchodního zástupce požadovat, aby před prodejem určité společnosti prověřil používané obecné podmínky leasingu, aby se ověřilo, že daná společnost je skutečně leasingovou společností a nikoli neschváleným (*pozn. neautorizovaným*) dalším prodejcem. Povinnost, aby obchodní zástupce poskytl svému dodavateli kopie všech leasingových smluv před prodejem motorového vozidla leasingové společnosti, by však mohla vést k nepřímému omezení prodeje.

(52) Výraz „koneční uživatelé“ zahrnuje rovněž spotřebitele, kteří nakupují pomocí zprostředkovatele. Zprostředkovatelem je osoba nebo podnik nakupující nové motorové vozidlo jménem uvedeného spotřebitele, aniž by byl členem distribuční sítě. Tyto subjekty plní odvětví motorových vozidel důležitou úlohu zejména tím, že usnadňují spotřebitelům nákup motorových vozidel v jiných členských státech. Postavení zprostředkovatele by se zpravidla mělo doložit předložením platného pověření, které obsahuje jméno a adresu spotřebitele, získaného před uzavřením obchodu. Využíváním internetu jako prostředku k přilákání zákazníků v souvislosti s danou řadou motorových vozidel a k získávání elektronických pověření od těchto zákazníků není dotčeno postavení zprostředkovatele. Zprostředkovatele je nutno odlišovat od nezávislých dalších prodejců, kteří kupují motorová vozidla za účelem dalšího prodeje a nejednají jménem konkrétních spotřebitelů. Pro účely nařízení o blokových výjimkách se nezávislí další prodejci nepovažují za konečné uživatele.

⁽¹⁾ Domněnku, že omezení přeshraničního prodeje může poškodit spotřebitele, potvrdil Soudní dvůr ve věci C-551/03 P General Motors, Sb. rozh. 2006, s. I-3173, body 67 a 68; věci C-338/00 P Volkswagen v. Komise, Sb. rozh. 2003, s. I-9189, body 44 a 49 a věci T-450/05 Peugeot v. Komise, rozsudek ze dne 9. července 2009, dosud nezveřejněno, body 46–49.

⁽²⁾ Rozhodnutí Komise 98/273/ES ze dne 28. ledna 1998 ve věci IV/35.733 – VW, rozhodnutí Komise 2001/146/ES ze dne 20. září 2000 ve věci COMP/36.653 – Opel, Úř. věst. L 59, 28.2.2001, s. 1, rozhodnutí Komise 2002/758/ES ze dne 10. října 2001 ve věci COMP/36.264 – Mercedes-Benz, Úř. věst. L 257, 25.9.2002, s. 1, rozhodnutí Komise 2006/431/ES ze dne 5. října 2005 ve věcech F-2/36.623/36.820/37.275 – SEP a další/Peugeot SA.

⁽³⁾ Spojené věci 25 a 26/84 Ford-Werke AG a Ford of Europe Inc. v. Komise Evropských společenství, Sb. rozh. 1985, s. 2725.

ii) Posouzení selektivní distribuce nespádající do oblasti působnosti nařízení o blokových výjimkách

(53) Jak je objasněno v bodě 146 obecných pokynů k vertikálním omezením, možnými riziky v oblasti hospodářské soutěže způsobenými selektivní distribucí je omezení soutěže v rámci značky, vyloučení určitého typu (typů) distributorů, zejména v případě kumulativního účinku, jakož i oslabení hospodářské soutěže a usnadnění vzniku nekalých praktik mezi dodavateli nebo kupujícími v důsledku omezení počtu kupujících.

(54) Při hodnocení selektivní distribuce z hlediska případných účinků škodlivých pro hospodářskou soutěž podle čl. 101 odst. 1 Smlouvy je třeba rozlišit mezi čistě kvalitativní selektivní distribucí a kvantitativní selektivní distribucí. Čistě kvalitativní selektivní distribuce může spadat mimo oblast působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy, jsou-li splněny tři podmínky stanovené v bodě 43 těchto pokynů.“

(55) Skutečnost, že síť dohod netěží z blokové výjimky, jelikož podíl jedné či více stran převyšuje 30 % prahovou hodnotu stanovenou pro použití výjimky, neznamená, že tyto dohody jsou protiprávní. Strany těchto dohod je musí podrobit individuální analýze, aby ověřily, zda tyto dohody spadají do oblasti působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy, a pokud ano, zda mohou využít výhodu výjimky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy.

(56) Pokud jde o zvláštnosti distribuce nových motorových vozidel, kvantitativní selektivní distribuce bude zpravidla splňovat podmínky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy, pokud podíly stran na trhu nepřevyšují 40 %. Strany těchto dohod však musí mít na paměti, že existence zvláštních norem pro výběr by mohla mít vliv na to, zda jejich dohody splňují podmínky stanovené v s čl. 101 odst. 3 Smlouvy. Například, ačkoliv použití klauzulí o umístění v dohodách o selektivní distribuci nových motorových vozidel, tj. dohod, které obsahují zákaz uložený členovi systému selektivní distribuce vykonávat činnost z neschválených poboček, přináší obvykle výhody související se zvýšením efektivnosti v podobě účinnější logistiky a předvídatelného pokrytí sítě, nad těmito výhodami mohou převážet nevýhody, je-li podíl dodavatele (*pozn. výrobce / importéra*) na trhu velmi vysoký, a v těchto případech tyto klauzule nemusí být schopné využít výhodu výjimky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy.

(57) Individuální posouzení selektivní distribuce v případě schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*) rovněž vyvolává zvláštní otázky. Pokud existuje trh⁽¹⁾ oprav a údržby, který je oddělený od trhu prodeje nových motorových vozidel, má se za to, že je spojený se značkou. Hlavním zdrojem hospodářské soutěže na tomto trhu je konkurenční interakce mezi nezávislými a schválenými servisními pracovníky (*pozn. autorizovanými autoservisy*) příslušné značky.

(58) Především nezávislí servisní pracovníci (*pozn. nezávislé autoservisy*) vyvíjejí zásadní konkurenční tlak, jelikož se jejich obchodní modely a související provozní náklady liší od obchodního modelu a provozních nákladů ve schválených (*pozn. autorizovaných*) sítích. Dále na rozdíl od schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*), kteří do velké míry využívají značkové díly výrobců motorových vozidel, nezávislé opravny obecně více využívají jiné značky, čímž majiteli motorového vozidla umožňují vybírat si mezi konkurenčními díly. Jelikož se převážná většina oprav novějších motorových vozidel v současnosti provádí ve schválených opravnách (*pozn. autorizovaných autoservisech*), je důležité, aby hospodářská soutěž mezi schválenými opravami (*pozn. autorizovanými autoservisy*) byla i nadále účinná, což je možné pouze v případě, že sítě zůstanou přístupné pro nové účastníky trhu.

(59) Nový právní rámec usnadňuje Komisi a vnitrostátním orgánům pro hospodářskou soutěž chránit hospodářskou soutěž mezi nezávislými opravami a schválenými servisními pracovníky (*pozn. autorizovanými autoservisy*), jakož i mezi členy jednotlivých sítí schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*). Především snížení prahové hodnoty tržního podílu ze 100 % na 30 %, kterým se vyjímá kvalitativní kritérium pro selektivní distribuci, rozšiřuje možnosti působnosti orgánů pro hospodářskou soutěž.

(60) Při posuzování vlivu vertikálních dohod na hospodářskou soutěž na poprodejních trzích motorových vozidel by tak zúčastněné strany měly brát v úvahu odhodlání Komise zachovat hospodářskou soutěž jak mezi členy sítí schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*), tak mezi jejich členy a nezávislými servisními pracovníky (*pozn. nezávislými autoservisy*). Za tímto účelem je třeba věnovat zvláštní pozornost třem specifickým druhům chování, které mohou omezit tuto hospodářskou soutěž, a sice bránění nezávislým subjektům v přístupu k zásadním vstupům, nebo zneužívání zákonných a/nebo prodloužených záruk k vyloučení nezávislých servisních pracovníků (*pozn. nezávislých autoservisů*), nebo podmiňování přístupu do sítí schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*) nekvalitativními kritérii.

⁽¹⁾ V některých případech je systémový trh, který zahrnuje motorová vozidla i náhradní díly, možné definovat, mj. na základě životnosti motorového vozidla i na základě preferencí a chování uživatelů při nákupech. Viz Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství, Úř. věst. C 372, 9.12.1997, s. 5, bod 56. Jedním z důležitých faktorů je, zda podstatná část kupujících provádí svůj výběr s přihlédnutím k nákladům v průběhu životního cyklu motorového vozidla. Zcela jiné chování při nákupech lze například pozorovat u odběratelů jednotlivých motorových vozidel a u odběratelů nákladních vozidel, kteří kupují a provozují vozový park a kteří při nákupu motorového vozidla přihlížejí k nákladům na údržbu. Dalším relevantním faktorem je existence a relativní postavení dodavatelů dílů, servisních pracovníků (*pozn. autoservisů*) a/nebo distributorů dílů působících na poprodejním trhu nezávisle na výrobcích motorových vozidel. Ve většině případů pravděpodobně existuje zvláštní poprodejní trh spojený se značkou, zejména proto, že většina kupujících jsou soukromé osoby nebo malé a střední podniky, které nakupují motorová vozidla a poprodejní služby zvlášť a nemají systematický přístup k údajům, jež by jim umožnily posoudit celkové náklady na vlastnictví motorového vozidla předem.

(61) Ačkoli se následující tři pododdíly vztahují zejména na selektivní distribuci, mohou stejně protisoutěžní účinky uzavření trhu vyplývat také z jiných typů vertikálních dohod, které přímo nebo nepřímo omezují počet servisních partnerů smluvně spojených s výrobcem motorových vozidel.

Přístup nezávislých subjektů k zásadním vstupům

(62) Čistě kvalitativní selektivní distribuce může spadat mimo oblast působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy, jsou-li splněny tři podmínky stanovené v bodě 43 těchto pokynů. Ovšem dohody o kvalitativní selektivní distribuci uzavřené se schválenými servisními pracovníky (*pozn.: autorizovanými autoservisy*) a/nebo distributory dílů mohou do oblasti působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy spadat, pokud v rámci těchto dohod jedna ze stran jedná způsobem, který vylučuje nezávislé subjekty z trhu, například tím, že těmto subjektům neposkytne vstupy, jako jsou technické informace, nástroje, školení a údaje generované vozidlem, které jsou nezbytné k opravám a údržbě. Pojem nezávislé subjekty zahrnuje v této souvislosti nezávislé servisní pracovníky (*pozn. nezávislé autoservisy*), výrobce a distributory náhradních dílů, výrobce a distributory opravárenských zařízení nebo nástrojů, vydavatele technických informací a vydavatele údajů generovaných vozidlem, automobilové kluby, provozovatele silniční pomoci, subjekty nabízející kontrolní a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro servisní pracovníky.

(62a) Při zvažování, zda může mít neposkytnutí určitého vstupního prvku, náležejícího například do kategorií vstupů uvedených v bodě 62 těchto pokynů, za následek to, že se na dotyčné dohody bude vztahovat čl. 101 odst. 1 Smlouvy, je nutno vzít v potaz řadu činitelů, včetně toho, zda:

a) bude mít neposkytnutí dotyčného vstupního prvku znatelný dopad na schopnost nezávislých subjektů plnit své úkoly a vyvíjet konkurenční tlak na trhu (tj. vstupní prvek je nezbytný k opravám a údržbě);

b) je dotyčný vstupní prvek k dispozici členům příslušné sítě schválených servisních pracovníků (*autorizovaných autoservisů*); je-li schválené síti poskytnut v jakékoli podobě, měl by být nediskriminačním způsobem poskytnut rovněž nezávislým subjektům;

c) bude dotyčný vstupní prvek použit skutečně⁽³⁾ k opravám a údržbě motorových vozidel, či k jinému účelu⁽⁴⁾, např. k výrobě náhradních dílů nebo nástrojů.

(62b) Pokud strany zvažují, že z bezpečnostních důvodů neposkytnou určitý vstupní prvek, který je nezbytný k opravám a údržbě, jako jsou vstupní prvky náležející do kategorií vstupů uvedených v bodě 62 těchto pokynů, měly by posoudit, zda by neposkytnutí tohoto vstupního prvku bylo přiměřeným prostředkem k rozptýlení daných bezpečnostních obav. Měly by proto zejména přezkoumat, zda by nepostačila méně omezující opatření.

Technické informace

(63) Technické informace jsou potenciálně zásadním vstupem pro účely oprav a údržby. Aby bylo možné určit, zda je určitá technická informace zásadním vstupem pro účely oprav a údržby, je třeba vzít v úvahu kritéria stanovená v bodě 62a těchto pokynů. Technické informace by měly být odlišeny od jiných druhů informací, jako jsou obchodní informace⁽³⁾, které mohou být oprávněně odepřeny. Dodavatelé (*pozn. výrobci / importéři*) poskytují svým schváleným servisním pracovníkům (*pozn. autorizovaným autoservisům*) v plné šíři technické informace nezbytné pro opravy a údržbu motorových vozidel jejich značek a často jsou jedinými podniky, které mohou servisním pracovníkům (*pozn. autoservisům*) poskytnout veškeré technické informace o dotyčných značkách, které potřebují. V těchto případech platí, že pokud dodavatel neposkytne nezávislým servisním pracovníkům (*pozn. nezávislým autoservisům*) přiměřený přístup k technickým informacím o své značce, které jsou nezbytné pro opravy a údržbu, mohou se zvýšit případné negativní účinky plynoucí z jeho dohod se schválenými servisními pracovníky (*pozn.: s autorizovanými autoservisy*) a/nebo distributory dílů, což má za následek, že tyto dohody spadají do oblasti působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy.

⁽³⁾ Například informace poskytnuté vydavatelům pro předání opravářům motorových vozidel.

⁽⁴⁾ Informace použité k upevnění náhradního dílu nebo k použití nástroje na motorové vozidlo by měla být považována za použitou k opravě a údržbě, zatímco informace o konstrukčním postupu, výrobním postupu nebo použitých materiálech k výrobě náhradního dílu by neměla být považována za spadající do této kategorie, a může být tudíž odepřena.

(64) Neposkytnutí přístupu k potřebným technickým informacím by mohlo mimoto oslabit postavení nezávislých subjektů na trhu, což by znamenalo újmu pro spotřebitele s ohledem na významnou redukci výběru náhradních dílů, vyšší ceny za servis oprav a údržby, omezený výběr opraven a případné problémy spojené s bezpečností. V těchto případech nebude vyšší efektivnost, která by podle očekávání obvykle vyplývala z dohod o opravách schválenými servisními pracovníky (*pozn. autorizovanými autoservisy*) a o distribuci dílů, taková, aby vyrovnala tyto negativní dopady na hospodářskou soutěž, a dotyčné dohody by proto nesplňovaly podmínky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy.

(65) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES mimo jiné stanoví systém šíření informací o opravách a údržbě motorových vozidel. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1244 ze dne 20. května 2021, kterým se mění příloha X nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a požadavky a postupy pro přístup k informacím o bezpečnostních prvcích vozidla⁽⁶⁾ navíc stanoví konkrétní postup pro schvalování a poskytování oprávnění nezávislým subjektům k přístupu k bezpečnostním prvkům vozidla. Komise bude k těmto nařízením přihlížet při posuzování podezření ze zadržování technických informací nezbytných pro opravy a údržbu.

⁽⁵⁾ Pro účely těchto pokynů se obchodními informacemi rozumí informace, které se používají v podnikání v oblasti oprav a údržby, nejsou však potřeba k opravám a údržbě motorových vozidel. Jedná se například o fakturační software nebo informace o hodinových sazbách uplatňovaných v rámci schválené sítě.

(66) Technický pokrok vede k tomu, že je pojem technické informace proměnlivý. V současnosti patří ke zvláštním příkladům technických informací programové vybavení, chybové kódy a jiné parametry spolu s jejich aktualizacemi, které jsou nezbytné pro práci na elektronických řídicích jednotkách, vyspělých systémech pro podporu řízení a systémech řízení baterie elektrických vozidel za účelem zavedení nebo obnovení nastavení doporučeného dodavatelem, identifikační čísla motorových vozidel nebo jakékoli další způsoby identifikace motorových vozidel, katalogy dílů, postupy oprav a údržby, pracovní postupy vyplývající z praktických zkušeností a související s problémy, které se obvykle dotýkají určitého modelu nebo řady, sdělení o svolání k opravě i ostatní sdělení o opravách, které mohou být prováděny v rámci sítě schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*) bezplatně. Kód náhradního dílu a jakékoli jiné informace potřebné ke zjištění správného značkového náhradního dílu výrobce automobilů, jenž bude vhodný pro určité motorové vozidlo (tj. dílu, jež by výrobce automobilů obvykle dodával členům svých sítí schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*) na opravu daného motorového vozidla), jsou rovněž technickými informacemi⁽⁷⁾, stejně jako aktivační kódy k montáži některých náhradních dílů. Příslušné požadavky a seznamy informací stanovené v nařízení (EU) 2018/858 by rovněž měly být použity jako vodítko k tomu, co Komise považuje za technické informace za účelem použití článku 101 Smlouvy.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 272, 30.7.2021, s. 16.

⁽⁷⁾ Nezávislý subjekt by měl mít přístup k těmto informacím, aniž by musel daný náhradní díl koupit.

(67) Pro posouzení slučitelnosti dohod o opravách schválenými servisními pracovníky (*pozn. autorizovanými autoservisy*) s článkem 101 Smlouvy je důležitý rovněž způsob poskytování technických informací. Přístup by měl být umožněn na žádost a bez zbytečného odkladu, informace by měly být poskytnuty v použitelné formě a ceny požadované za informace by neměly odrazovat od přístupu těmto informacím tím, že není brán v úvahu rozsah, ve kterém je nezávislý subjekt používá. Po dodavateli motorových vozidel by mělo být požadováno, aby poskytl nezávislým subjektům přístup k technickým informacím o nových motorových vozidlech od chvíle, kdy je tento přístup poskytován jeho schváleným servisním pracovníkům (*pozn. autorizovaným autoservisům*), a neměl by nutit nezávislé subjekty, aby si kupovaly více informací, než je nutné k vykonávání dotyčné práce. Článek 101 Smlouvy však dodavatele nezavazuje poskytovat technické informace ve standardizovaném formátu nebo prostřednictvím určitého technického systému, jako je například norma EN ISO 18541 – 2014, nebo ve formátu či prostřednictvím technického systému podle nařízení Komise (ES) č. 295/2009 ze dne 18. března 2009 o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury⁽⁸⁾.

Údaje generované vozidlem

(67a) V rozsahu, v jakém jsou údaje generované vozidlem nezbytné k opravám a údržbě, platí úvahy uvedené v bodech 62 až 67 těchto pokynů rovněž pro jejich dostupnost pro nezávislé subjekty. Aby bylo možné určit, zda je konkrétní vozidlem generovaný údaj zásadním vstupem pro účely oprav a údržby, je třeba vzít v úvahu kritéria stanovená v bodě 62a těchto pokynů. V této souvislosti by měly být jako vodítko použity stávající normy a příslušné požadavky nařízení (EU) 2018/858⁽⁹⁾.

Nástroje a školení

(68) V rozsahu, v jakém jsou nástroje a/nebo školení nezbytné k opravám a údržbě, platí úvahy uvedené v bodech 62 až 67 těchto pokynů rovněž pro jejich dostupnost pro nezávislé subjekty. Aby bylo možné určit, zda je konkrétní nástroj a/nebo školení zásadním vstupem pro účely oprav a údržby, je třeba vzít v úvahu kritéria stanovená v bodě 62a těchto pokynů. K „nástrojům“ v této souvislosti patří elektronické diagnostické nástroje a jiné nástroje pro opravy, včetně příslušného programového vybavení a jeho pravidelných aktualizací, a služby poskytované pro tyto nástroje po jejich prodeji.

Další úvahy

(68a) Odepření určitého vstupního prvku, jako je zásadní vstup patřící do kategorií uvedených v bodech 62 až 68 těchto pokynů, včetně údajů generovaných vozidlem, který výrobci motorových vozidel nezpřístupní členům příslušné sítě schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaným autoservisům*), může představovat zneužití postavení ve smyslu článku 102 Smlouvy, pokud dominantní dodavatel neposkytne tento vstupní prvek nezávislým subjektům⁽¹⁰⁾.“

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 7.

⁽⁹⁾ To zahrnuje dostupnost těchto údajů pro nezávislé subjekty za účelem provádění činností oprav a údržby podporovaných bezdrátovými širokoplošnými sítěmi. Viz čl. 61 odst. 11 nařízení (EU) 2018/858.

⁽¹⁰⁾ Zda lze neposkytnutí určitého prvku považovat za zneužití postavení z hlediska zkoušky stanovené soudy Unie podle článku 102 SFEU, viz mj. věc C-7/97 Oscar Bronner GmbH & Co. KG v. Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag GmbH & Co. KG, Mediaprint Zeitungsvertriebsgesellschaft mbH & Co. KG a Mediaprint Anzeigengesellschaft mbH & Co. KG, ECLI:EU:C:1998:569; spojené věci C-241/91 P a C-242/91 P, Radio Telefís Éireann (RTE) a Independent Television Publications Ltd (ITP) v. Komise, ECLI:EU:C:1995:98; věc T-201/04, Microsoft Corp. v. Komise, ECLI:EU:T:2007:289 a věc C-165/19 P, Slovak Telekom, a.s. v. Komise, ECLI:EU:C:2021:239

Zneužití záruk

(69) Dohody o kvalitativní selektivní distribuci mohou rovněž spadat do oblasti působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy, pokud dodavatel a členové jeho schválené sítě (*pozn. autorizované autoservisy*) explicitně nebo implicitně vyhradí opravy určitých kategorií motorových vozidel členům schválené sítě (*pozn. autorizovaným autoservisům*). K tomu může například dojít, když záruku výrobce poskytovanou kupujícímu, zákonnou či prodlouženou, podmíní tím, že konečný uživatel nechá provést veškeré opravárenské a údržbářské práce, na něž se nevztahuje záruka, pouze v rámci sítě schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*). Totéž platí pro záruční podmínky, které požadují použití náhradních dílů se značkou výrobce, pokud jde o výměny, na něž se nevztahují záruční podmínky. Jako pochybné se rovněž jeví, že by dohody o selektivní distribuci obsahující takové postupy mohly přinést spotřebitelům prospěch takovým způsobem, aby mohly dotyčné dohody využít výhodu výjimky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy. Pokud však dodavatel oprávněně odmítne vyhovět záruční reklamaci z toho důvodu, že dotyčná reklamační souvisí s pochybením na straně servisního pracovníka (*pozn. nezávislého autoservisu*), který při konkrétní operaci v rámci opravy nebo údržby nepostupoval správně nebo použil náhradní díly špatné kvality, nemá to žádný dopad na slučitelnost dohod dodavatele o opravách s pravidly hospodářské soutěže.

⁽¹⁾ Například informace poskytnuté vydavatelům pro předání opravářům motorových vozidel.

⁽²⁾ Informace použitá k upevnění náhradního dílu nebo k použití nástroje na motorové vozidlo by měla být považována za použitou k opravě a údržbě, zatímco informace o konstrukčním postupu, výrobním postupu nebo použitých materiálech k výrobě náhradního dílu by neměla být považována za spadající do této kategorie a může být tudíž odepřena.

⁽³⁾ Nezávislý subjekt by měl mít přístup k těmto informacím, aniž by byl nucen daný náhradní díl koupit.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 7.

Přístup k sítím schválených servisních pracovníků (*pozn. přístup do sítí autorizovaných autoservisů*)

(70) Hospodářská soutěž mezi schválenými (*pozn. autorizovanými*) a nezávislými servisními pracovníky (*pozn. nezávislými autoservisy*) není jedinou formou hospodářské soutěže, kterou je nutno vzít v úvahu při analýze slučitelnosti dohod o opravách schválenými servisními pracovníky (*pozn. autorizovanými autoservisy*) s článkem 101 Smlouvy. Strany by měly rovněž posoudit, v jaké míře jsou schválení servisní pracovníci (*pozn. autorizované autoservisy*) v rámci příslušné sítě schopni soutěžit navzájem. Jeden z hlavních činitelů ovlivňujících tuto soutěž souvisí s podmínkami přístupu do sítě vytvořené v rámci standardních dohod se schválenými servisními pracovníky (*pozn. s autorizovanými*

autoservisy). Vzhledem k obecně silnému postavení sítí schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*) na trhu, jejich zvláštnímu významu pro majitele novějších motorových vozidel a skutečnosti, že spotřebitelé nejsou ochotni cestovat na velkou vzdálenost, aby si nechali opravit svá auta, považuje Komise za důležité, aby byl přístup k sítím schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*) otevřený pro všechny podniky, které splňují stanovená kritéria kvality. Pokud se na žadatele vztahují kvantitativní kritéria pro výběr, povede to pravděpodobně k tomu, že dohoda bude spadat do oblasti působnosti čl. 101 odst. 1 Smlouvy.

(71) Zvláštní případ nastává, pokud dohody ukládají schváleným servisním pracovníkům (*pozn. autorizovaným autoservisům*) povinnost prodávat rovněž nová motorová vozidla. Na tyto dohody se bude pravděpodobně vztahovat čl. 101 odst. 1 Smlouvy, jelikož dotyčnou povinnost nevyžaduje povaha smluvních služeb. V případě zavedené značky by dohody obsahující tuto povinnost obvykle nemohly využít výjimky stanovené v čl. 101 odst. 3 Smlouvy, jelikož dopadem by bylo vážné omezení přístupu k síti schválených servisních pracovníků (*pozn. autorizovaných autoservisů*), a tudíž omezení hospodářské soutěže, aniž by to přineslo odpovídající výhody spotřebitelům. V určitých případech však může dodavatel (*pozn. výrobce*), který chce uvést novou značku na určitý zeměpisný trh, považovat zpočátku za obtížné přilákat distributory, kteří by byli ochotni uskutečnit potřebné investice, pokud si nemohou být jisti, že nebudou čelit soutěži ze strany „nezávislých“ schválených servisních pracovníků (*"svébytných" autorizovaných autoservisů*) parazitujících na těchto počátečních investicích. V těchto případech má spojení dvou činností na základě smlouvy po omezenou dobu pozitivní dopad na hospodářskou soutěž na trhu prodeje motorových vozidel tím, že umožňuje zavedení nové značky na trh, a nebude mít žádný dopad na potenciální trh opravy spojený se značkou, který by vůbec neexistoval bez prodeje motorových vozidel. Není proto pravděpodobné, že by se na dotyčné dohody čl. 101 odst. 1 Smlouvy vztahoval.