

HODNOTÍCÍ ZPRÁVA KOMISE

O UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1400/2002 O PRODEJI A SERVISU MOTOROVÝCH VOZIDEL

Obsah

I.	PŘEDMĚT A VÝSLEDKY PŘEZKUMU	2
II.	VÝVOJ TRHU	3
III.	DOSAŽENÍ CÍLŮ NAŘÍZENÍ.....	4
IV.	CELKOVÉ POSOUZENÍ	11
V.	DALŠÍ OPATŘENÍ.....	14

Toto je zpráva, kterou Komise musí podle čl. 11 odst. 2 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 vozidel¹ (dále jen „nařízení o blokové výjimce“) vypracovat do 31. května 2008. Zpráva hodnotí dopad nařízení o blokové výjimce na činnost odvětví a účinky této činnosti na hospodářskou soutěž na trzích pro maloobchodní prodej a poprodejní servis motorových vozidel v EU² a má připravit půdu pro režim, který bude následovat po skončení platnosti nařízení o blokové výjimce dne 31. května 2010.

Ke zprávě jsou připojeny čtyři technické přílohy. První z nich je přehledem cílů nařízení o blokové výjimce, zatímco druhá příloha analyzuje, jak se trhy EU pro prodej a poprodejní servis motorových vozidel od přijetí nařízení o blokové výjimce vyvíjely. Třetí příloha zkoumá zkušenosti Komise s uplatňováním nařízení o blokové výjimce a poslední z nich se podrobně zabývá analýzou obsaženou ve zprávě.

I. PŘEDMĚT A VÝSLEDKY PŘEZKUMU

Nařízení o blokové výjimce vytváří „bezpečný přístav“ pro prodej a servis motorových vozidel, přičemž vychází z přístupu nařízení č. 2790/1999³ o použití čl. 81 odst. 3 na vertikální dohody ve všech ostatních odvětvích, jež je více zaměřeno na dopady. V nařízení o blokové výjimce však byla zavedena podrobnější ustanovení s cílem zúžit uplatňování blokové výjimky s ohledem na řadu problémů v oblasti hospodářské soutěže v tomto odvětví, včetně přetrvávajících pokusů některých výrobců motorových vozidel segmentovat jednotný trh EU, předpokládané rostoucí koncentrace výrobců motorových vozidel a rizik omezené hospodářské soutěže na následných trzích.

V polovině roku 2007 GŘ COMP začalo shromažďovat podklady a rozeslalo dotazníky různým skupinám zúčastněných stran v odvětví motorových vozidel, včetně výrobců osobních a nákladních automobilů a sdružení ACEA a JAMA, výrobců jednotlivých dílů a jejich evropskému sdružení CLEPA, národních a evropských sdružení schválených prodejců a servisních pracovníků (např. CECRA), jakož i samostatných servisních pracovníků a prodejců dílů (např. FIGIEFA), sdružení nezávislých obchodníků s motorovými vozidly, spotřebitelských organizací a vnitrostátních orgánů pro hospodářskou soutěž. Kromě obdržených odpovědí čerpá analýza Komise z dalších zdrojů informací, včetně studií a externích statistických databází.⁴

Na základě těchto podkladů lze vyvodit závěr, že nařízení o blokové výjimce pomáhá chránit hospodářskou soutěž na trzích pro prodej nových motorových vozidel, a to zejména na trzích poprodejních služeb, slouží zákazníkům, a je proto v souladu s podmínkami čl. 81 odst. 3. Tento

¹ Nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002, Úř. věst. L 203, 1.8.2002, s. 30–41.

² Podle rozhodnutí Smíšeného výboru EHP č. 136/2002 ze dne 27. září 2002, kterým se mění příloha XIV (Hospodářská soutěž) Dohody o EHP (Úř. věst. 2002 L 336, s. 38), je nařízení č. 1400/2002 použitelné rovněž v členských státech EHP. Tato zpráva proto zahrnuje rovněž EHP, i když se obvykle odkazuje pouze na členské státy EU.

³ Nařízení Komise (ES) č. 2790/1999 ze dne 22. prosince 1999 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě, Úř. věst. L 336/21, 29.12.1999.

⁴ Kromě odpovědí na dotazníky jsme čerpali z četných dalších zdrojů, např. zprávy společnosti London Economics o vývoji na trzích pro maloobchodní prodej a poprodejní servis motorových vozidel podle nařízení č. 1400/2002, zprávy ACEA o odvětví, zprávy Evropské komise: Cars 21: „Regulativní systém pro konkurenceschopný automobilový průmysl 21. století“ a údajů Eurostatu.

závěr platí navzdory náznakům, že některá odvětvová opatření, jako například uplatňování jiných prahových hodnot pro podíl na trhu u selektivní distribuce (čl. 3 odst. 1 nařízení o blokové výjimce) a některá ustanovení na ochranu obchodních zájmů prodejců (čl. 3 odst. 3 a 5), mohla být ve skutečnosti v rozporu s cílem politiky Komise podporovat inovativní modely distribuce a snižovat překážky vstupu do schválených sítí.

Z analýzy Komise nelze vyvodit, že by nařízení o blokové výjimce rozšířilo oblast působnosti výjimky tak, aby zahrnovala dohody s potenciálními škodlivými účinky pro zákazníky. Naopak, některá ustanovení nařízení o blokové výjimce by mohla smluvní strany omezovat takovým způsobem, který by nemusel být pro ochranu účinné hospodářské soutěže nezbytný. To by bylo v rozporu se zásadami lepší právní úpravy, které se vztahují na veškeré právní předpisy EU, zejména s ohledem na vývoj ostatních částí právního rámce EU platného pro toto odvětví.

II. VÝVOJ TRHU

Všechny analyzované hospodářské ukazatele víceméně potvrzují, že se v období mezi rokem 2002 a 2007 stupeň hospodářské soutěže na příslušných trzích, který ovlivnil rozhodnutí Komise zavést přísnější odvětvové blokové výjimky, významně zlepšil.

Na trzích pro prodej motorových vozidel je celková dynamičnost konkurenčního prostředí doložena významným poklesem reálných cen nových motorových vozidel, úspěšným vstupem nových účastníků, poměrně malým množstvím případů opuštění trhu, významným kolísáním podílů na trhu, mírnou a snižující se koncentrací a větším výběrem pro spotřebitele v rámci různých segmentů trhu ve spojení se zkrácením doby životnosti modelů. Dalšími podpůrnými prvky jsou poměrně skromné, avšak kolísající průměrné zisky a stálé výdaje na výzkum a vývoj. Lze očekávat, že se konkurenční tlak bude dále zvyšovat, jelikož na trzích EU jsou stále více přítomni výrobci automobilů z rozvíjejících se zemí.

Navzdory obavám vyplývajícím z přezkumu v roce 2000 se zdá, že v rámci jednotlivých značek se hospodářská soutěž nijak významně nesnížila. Ačkoliv se koncentrace mezi prodejci automobilů po výrazném nárůstu velkých skupin na hlavních vnitrostátních trzích a relativním snížení hustoty sítě mírně zvýšila, zdá se, že distribuční struktury v EU jsou v porovnání s trhy jako USA dosud poměrně roztržštěné. Zdá se, že ziskové marže výrobců i prodejců jsou s ohledem na prodej motorových vozidel v průměru nízké, což vylučuje možná rizika uplatňování tržní síly na úkor zákazníků. Je nutno rovněž poznamenat, že v celé EU došlo k značnému sbližování cen osobních automobilů a že reálné ceny těchto vozidel se snížily. Mimoto došlo k vývoji struktury spotřeby směrem od přímého nákupu k alternativním dohodám, jako je leasing, což zvyšuje konkurenční tlak na prodejce automobilů. Konkurenční tlak je dále udržován přímým prodejem výrobců motorových vozidel leasingovým společnostem a ostatním zákazníkům zřizujícím vozový park.

Na následném trhu se znovu zvýšily počty schválených servisních pracovníků a celková hustota sítě, z velké části v důsledku nařízení o blokové výjimce. Mnoho schválených servisních pracovníků již neprodává nové automobily a je pro ně běžnější, že fungují jako schválená pracoviště pro opravy značek různých výrobců.

Mnoho samostatných servisních pracovníků považovalo za obtížné investovat do technických dovedností, zařízení a dalšího odborného vzdělávání potřebného k opravám technologicky stále složitějších vozidel a odvětví pomalu vyklízí prostor schváleným sítím. Nezávislý sektor však prošel značnou konsolidací a strukturální úpravou, což mu přineslo lepší konkurenceschopnost.

Objevily se zejména velké řetězce nezávislých opraven, které rozšiřují škálu služeb nabízených zákazníkům. Ačkoliv ceny oprav vzrostly kvůli rostoucím nákladům na kvalifikované pracovní síly a větším investicím do zařízení a dalšího odborného vzdělávání, jež si vyžadují moderní vozidla, roční náklady na údržbu automobilu se v reálném vyjádření snížily díky prodloužení intervalů mezi servisními prohlídkami a větší spolehlivosti.

Výrobci náhradních dílů si udrželi své postavení na následném trhu navzdory skutečnosti, že samostatní servisní pracovníci (jejich hlavní zákazníci) přišli o podíl na trhu, zatímco schválení servisní pracovníci dosud pořizují většinu potřebných dílů u výrobců vozidel. Částečným důvodem je to, že někteří výrobci náhradních dílů vyvinuli řetězce servisních pracovišť nesoucích jejich značku a velkou měrou využívají jejich náhradních dílů.

III. DOSAŽENÍ CÍLŮ NAŘÍZENÍ

Tento oddíl posuzuje, zda bylo v praxi dosaženo sedmi cílů původně stanovených Komisí⁵ a nakolik se odvětvová pravidla v nařízení o blokové výjimce ukázala jako účinná a/nebo nezbytná.

A. Zabránit omezení konkurenčních výrobců vozidel a zajistit jim přístup na trh

V dnešních změněných tržních podmínkách, pro něž je typická rostoucí globalizace a silná hospodářská soutěž v rámci značky, jež vyplývá z úspěšného vstupu nových účastníků na trh a nadměrných výrobních kapacit, jsou zbytková rizika, že paralelní sítě vertikálních dohod jedné značky vytvoří překážky vstupu, mnohem nižší, než jak je Komise hodnotila v roce 2000.

V tomto kontextu je zřejmé, že prodejci nevyužili zvýšených příležitostí, které nabízí čl. 1 odst. 1 písm. b) a čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení o blokové výjimce, a to prodávat značky konkurenčních výrobců v rámci téže předváděcí místnosti. V mnoha případech se tato forma prodeje více značek najednou používá za stejné situace jako v době před přijetím nařízení o blokové výjimce, například v oblastech s nižší hustotou obyvatelstva a dále u některých značek, které si nevedou dobře, a připojení konkurenční značky se proto stává nutností, aby prodejci a dotyčná značka mohli setrvat na trhu. Ačkoliv někteří výrobci automobilů, kteří jsou na trhu EU noví, společně s některými sdruženími prodejců tvrdí, že nařízení o blokové výjimce usnadňuje přístup ke stávající síti tím, že z nařízení nevyjímá výhradní obchodování se zavedenými společnostmi, je zřejmé, že hlavní hnací silou prodeje více značek je vývoj na vnějším trhu. Lze předpokládat, že i při neexistenci příslušných ustanovení v nařízení by mnoho výrobců automobilů uzavřelo smlouvy umožňující obchodování s více značkami, pokud to je z obchodního hlediska smysluplné.

Dále stojí za zmínku, že některé zúčastněné strany tvrdí, že podporou prodeje více značek v rámci téže předváděcí místnosti mohlo nařízení o blokové výjimce podnítit výrobce automobilů k tomu, aby reagovali na předpokládané oslabení image své značky stanovením vyšších norem pro výběr. To mohlo potom prodejce pobízet k větším investicím do určité značky a vést k vyšším celkovým distribučním nákladům. Na druhou stranu se v budoucnu může objevit riziko, že by rozšíření paralelních sítí dohod jedné značky zahrnujících značnou část trhu mohlo omezit vstup nových účastníků na trh.

⁵ Viz sdělení Komise 2002/C 67/02 ze dne 16. března 2002.

Zdá se proto, že odvětvová pravidla o prodeji více značek nebyla zcela účinná a že omezení schopnosti výrobců automobilů ukládat obchodníkům přímý nebo nepřímý zákaz soutěžit, jak je stanoveno v nařízení č. 2790/1999, mohla zajistit rovnocennou úroveň ochrany hospodářské soutěže na trhu.

B. Posílit hospodářskou soutěž mezi prodejci téže značky podporováním různých forem distribuce

Pokud jde o to, jak se trh vyvíjel od doby vstupu nařízení č. 1400/2002 v platnost, je možno uvést tři hlavní připomínky.

Za prvé, cíle odstranit omezení spojené s nařízením č. 1475/95 na základě čl. 2 odst. 1 a čl. 3 odst. 1 nařízení č. 1400/2002 dosaženo nebylo, jelikož prakticky všichni výrobci automobilů se ve všech členských státech rozhodli využít dohody o kvantitativní selektivní distribuci. Tato volba mohla být ovlivněna skutečností, že čl. 3 odst. 1 nařízení o blokové výjimce stanoví u kvantitativních systémů selektivní distribuce vyšší práh podílu na trhu, a to 40 %. To patrně přispělo k jednodušší volbě. Tento vyšší práh se jeví jako zvláštní, jelikož se obecně má za to, že kvantitativní selektivní distribuce více omezuje soutěž v rámci značky než systémy jako výhradní distribuce.

Za druhé, využívání kvantitativní selekce dodavatelům umožnilo snížit v období od roku 2002 do roku 2006 hustotu sítě. Je proto možno položit otázku, zda vynětí této formy distribuce z nařízení mohlo vést k omezení hospodářské soutěže v rámci značky na úkor zákazníků a v rozporu se zásadami stanovenými v čl. 81 odst. 3 Smlouvy.

Co se týká předpokládaných nepříznivých účinků, je nutno především podotknout, že automobily jsou drahým zbožím, a zákazníci proto kvůli nižší ceně pravděpodobně cestují ochotněji na dlouhé vzdálenosti. Hustota sítě by proto musela poklesnout na poměrně nízkou úroveň, než by došlo k dopadu na hospodářskou soutěž v rámci značky. V tomto ohledu je nutno poukázat na to, že celková úroveň koncentrace u maloobchodního prodeje nových vozidel je nadále poměrně nízká, zejména v porovnání s USA. Zdá se proto nepravděpodobné, že by snížení hustoty sítě mělo patrný dopad na hospodářskou soutěž v rámci značky. Obecněji lze rovněž poznamenat, že široké využívání selektivní distribuce v odvětví prodeje motorových vozidel zřejmě nebrání posunu směrem k větší integraci vnitrostátních trhů v EU. Je nutno mít na paměti, že selektivní distribuce se obvykle zachovává, aby přinesla výhody, zejména také proto, že distributorům, kteří nejsou členy značkových sítí, brání v parazitování na úsilí prodejců v oblasti budování značky a jejího uvádění na trh. Kvantitativní selekce má další konkrétní výhody v tom, že dodavatelům umožňuje větší kontrolu nad zeměpisnou organizací jejich sítí, a zajišťuje tak úspory z rozsahu, snižuje transakční náklady a brání nerovnému zastoupení značky.

Za třetí, pokud jde o příležitosti, jež nařízení o blokové výjimce nabízí pro inovace prodejců v oblasti distribuce, se zdá, že odvětvová ustanovení v nařízení učinila jen málo na podporu rozmanitosti v rámci modelu kvantitativní selekce. Téměř všichni pozorovatelé se shodují, že čl. 5 odst. 2 písm. b) nařízení má podle všeho malý dopad, jelikož jen málo prodejců zřídilo další prodejní místa. Ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. g) nařízení, které stanoví, že obchodníci musí mít možnost specializovat se na prodej motorových vozidel uzavíráním smluv o subdodávkách na poskytování oprav a údržby, bylo rovněž neúčinné, jelikož jen málo prodejců se rozhodlo upustit od velmi lukrativní části svého podnikání. Ostatní příležitosti k inovacím ze strany prodejců,

například distribuce značek různých výrobců v rámci stejné předváděcí místnosti, nebyly ve významném rozsahu využity.

Nařízením o blokové výjimce se nepodařilo odstranit omezující účinek předchozí odvětvové blokové výjimky, druhý cíl proto nebyl splněn.

C. Usnadnit přeshraniční obchod s motorovými vozidly

Třetím cílem Komise bylo podpořit přeshraniční soutěž v rámci značky. Zdá se, že tohoto cíle bylo dosaženo, jelikož se ceny v jednotlivých členských státech sblížily a výrazně se snížil počet případů překážek paralelního obchodu, včetně stížností konečných zákazníků. K tomuto vývoji přispělo i to, že bylo zrušeno sdělení Komise⁶ o činnosti zprostředkovatelů v automobilovém odvětví, které výrobcům automobilů umožňovalo ukládat prodejcům kvóty týkající se prodeje zprostředkovatelům působícím na přeshraničním základě. Příznivé účinky mimoto mělo podle všeho ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. e) nařízení o blokové výjimce, které sledovalo obecný režim vyloučením omezení aktivního a pasivního prodeje v selektivních distribučních systémech.

Navzdory možnosti selektivních distribučních systémů bránit obchodování mezi jednotlivými územími naznačují zmenšující se cenové rozdíly (na rozdíl od situace v 90. letech minulého století), že přeshraniční obchod s novými vozidly je nyní dostatečný, aby mohl vyvíjet účinný konkurenční tlak.

Ustanovení čl. 5 odst. 2 písm. b), které se týká smluvních práv prodejců zřizovat další prodejní místa (tzv. „klauzule o umístění“), nevedlo k žádné pozorovatelné změně chování a ukázalo se do značné míry jako neúspěšné, ačkoliv účastníkům trhu mohlo signalizovat odhodlání Komise chránit přeshraniční obchod a snížit cenové rozdíly. Co se týká ustanovení o dostupnosti v čl. 4 odst. 1 písm. f), zdá se být z právního hlediska nadbytečným vzhledem k tomu, že uplatňování obecných zásad judikatury by považovalo odmítnutí dodávat vozidla se zahraničními specifikacemi za nepřímé omezení dalšího prodeje⁷. Stojí však za zvážení, zda by kvůli větší transparentnosti nebyl užitečný nějaký druh pokynů, které by na příslušnou judikaturu odkazovaly.

Celkově se proto zdá, že na ochranu paralelního obchodu na stávajícím trhu by mohlo postačovat uplatňování obecných zásad práva hospodářské soutěže. Dále je třeba uvést, že cílem směrnice 2007/46/ES⁸ bylo usnadnit paralelní obchod tím, že byla objasněna pravidla pro prohlášení o shodě a bylo jasně stanoveno, že dodavatelé jsou povinni tento doklad poskytnout v papírové podobě u každého vozidla.

D. Umožnit samostatným servisním pracovníkům soutěžit se sítěmi výrobců schválených servisních pracovníků

⁶ Sdělení Komise o nařízení (EHS) č. 123/85 ze dne 12. prosince 1984 o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod o prodeji a servisu motorových vozidel (Úř. věst. C 17, 18.1.1985, s. 4).

⁷ Viz rozsudek ze dne 28. února 1984, spojené věci 228 a 229/82 Ford of Europe Inc. a Ford-Werke Aktiengesellschaft v. Komise, Sb. rozh. [1984], s. 1129.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

Samostatní servisní pracovníci jsou jediným zdrojem hospodářské soutěže v rámci jedné značky na následném trhu a zajišťují spotřebiteli cennou možnost volby.

Aby se tyto servisní pracovníci mohli hospodářské soutěže účastnit, považovala Komise v roce 2000 jako dva nezbytné vstupy technické informace a náhradní díly. Nařízení o blokové výjimce proto obsahuje ustanovení na ochranu přístupu k těmto vstupům, což nezávislému sektoru zřejmě pomohlo v období, kdy přizpůsoboval svou strukturu měnícím se technologickým potřebám.

Navzdory příznivému dopadu čl. 4 odst. 2 nařízení o blokové výjimce, který stanoví, že dodavatelé musí umožnit samostatným servisním pracovníkům přístup k technickým informacím, je nutno uvést, že od 1. září 2009 bude nařízení č. 715/2007 (Euro 5 a Euro 6)⁹ dodavatelům ukládat povinnost zveřejňovat veškeré tyto informace u nových modelů. Informace týkající se starších modelů by měly být již dostatečně rozšířeny na základě čl. 4 odst. 2 nařízení o blokové výjimce. Komise bude i nadále sledovat situaci a vyhodnocovat jakékoli stížnosti, které z odvětví samostatných servisních služeb obdrží. V tomto ohledu je nutno podotknout, že čtyři rozhodnutí, která Komise přijala v září 2007¹⁰ a která poskytla odvětví cenné pokyny, se zabývala analýzou případů, kdy nebyl umožněn přístup k technickým informacím na základě čl. 81 odst. 1 a 3 Smlouvy, a to rovněž s odkazem na nařízení o blokové výjimce. Komise by proto měla stále možnost učinit vhodná opatření k vymáhání práva na základě článků 81 a/nebo 82 Smlouvy, i kdyby neexistovala současná pravidla v nařízení o blokové výjimce.

Výrobci náhradních dílů si zachovali svůj podíl dodávek na následném trhu a vyskytuje se jen několik málo případů schválených servisních pracovníků, kteří odmítli dodat náhradní díly svým nezávislým konkurentům, velkou měrou proto, že tím dosahovali značných zisků. Ačkoliv existence odvětvového ustanovení o tvrdých omezeních v čl. 4 odst. 1 písm. i) nařízení o blokové výjimce mohla pomoci objasnit právní stanovisko, prosazování obecného pravidla, kdy dodavatel používající selektivní distribuci nemůže omezovat své distributory, pokud jde o prodej konečným uživatelům, by chránilo hospodářskou soutěž ve stejné míře. Rovněž je nutno uvést, že v nepravděpodobném případě, že by výrobce vozidel distribuoval své díly raději sám než prostřednictvím selektivního distribučního systému, by jeho schválení servisní pracovníci přišli o svou distribuční funkci a byli by považováni za konečné uživatele. V těchto případech by ustanovení o tvrdých omezeních v nařízení o blokové výjimce nebylo účinné, jelikož se nevztahuje na omezení uložená těmto uživatelům.

Skutečností zůstává, že řada náhradních dílů je i nadále vázána, tj. jsou k dispozici pouze u výrobců vozidel. Jedná se o i) viditelné náhradní díly, na něž se v řadě členských států vztahuje ochrana průmyslových vzorů, a ii) náhradní díly vyráběné v rámci řady smluv o subdodávkách, např. dohody o vybavení nástroji, které jsou v současnosti podle sdělení Komise z roku 1978 o smlouvách o subdodávkách¹¹ mimo oblast působnosti čl. 81 odst. 1, a proto se na ně nepoužije ani čl. 81 odst. 3 Smlouvy. Pokud jde o první kategorii vázaných náhradních dílů, pramení tato

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

¹⁰ Věci COMP/39.140–39.143, DaimlerChrysler, Fiat, Toyota a Opel.

¹¹ Sdělení Komise ze dne 18. prosince 1978 o jejím hodnocení určitých subdodavatelských smluv ve vztahu k čl. 85 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství.

situace ze stávajícího právního rámce o ochraně vzorů¹². Druhou kategorií je možno vyřešit pouze přezkumem oznámení o subdodávkách v zájmu lepšího objasnění okolností, za nichž se na určité činnosti může vztahovat čl. 81 odst. 1.

E. Chránit hospodářskou soutěž v rámci schválených sítí

Při ochraně hospodářské soutěže mezi schválenými servisními pracovníky bylo nařízení o blokové výjimce celkově úspěšné, jelikož čl. 3 odst. 1 vedl k zavedení kvalitativních selektivních systémů oprav. V důsledku toho vedly tržní síly ke zvýšení počtu schválených servisních pracovníků, jelikož k síti se mohou připojit všichni servisní pracovníci splňující objektivní kritéria.

Ačkoliv výrobci vozidel stanovili pro své sítě schválených servisních pracovníků náročnější normy kvality, nezdá se, že by to bylo v rozporu se zájmy zákazníků. Nové normy nejenže zvýšily kvalitu poskytovaných služeb, nýbrž měly rovněž vliv na nezávislý sektor, který reagoval vytvořením konkurenčních sítí a licencovaných řetězců se společnými normami, aby mohl lépe reagovat na poptávku zákazníků po kvalitních, efektivních a spolehlivých službách.

Je však nutno poznamenat, že prosazování obecných zásad vztahujících se na kvalitativní selektivní distribuci mohlo dosáhnout téhož výsledku i v případě neexistence zvláštního „tvrdého“ omezení v čl. 4 odst. 1 písm. h). Je zřejmé, že požadavek, aby servisní pracovník prodával rovněž nová vozidla, nebylo možno považovat za kvalitativní, a že dohody obsahující toto omezení by proto spadaly do působnosti čl. 81 odst. 1. Jelikož ve většině případů mají schválené sítě opravených vozidel podíly na trhu značně převyšující 30 %, dotyčné dohody by nemohly využít výhody „bezpečného přístavu“ vztahujícího se na kvantitativní selektivní distribuci podle nařízení č. 1400/2002, takže stejně otevřený přístup nových účastníků k těmto sítím by mohlo zajistit přímé použití článku 81.

Kromě toho ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. k) nařízení o blokové výjimce, které se týká nákupu náhradních dílů jiných značek schválenými servisními pracovníky, nevyvolalo žádnou významnou změnu v jejich obchodním chování, jelikož tyto servisní pracovníci nadále pořizují většinu potřebných dílů u výrobců vozidel. Zde je třeba zdůraznit, že pro schválené servisní pracovníky je obtížné nakupovat u více než jednoho zdroje, jelikož by to představovalo dvojnásobné náklady na logistiku a zvýšené náklady na IT. Znamená to, že vzhledem ke skutečnosti, že výrobci vozidel ukládají schváleným prodejním místům povinnost používat pro opravy prováděné v rámci záruky značkové díly výrobce automobilů, je výrobce vozidel při pořizování všech náhradních dílů přirozeným zdrojem. Další předností výrobců automobilů je i fakt, že jsou jedinými dodavateli, kteří mohou nabízet celý sortiment náhradních dílů. Souvisí to s existencí práv k duševnímu vlastnictví, která mají výrobci vozidel, nebo to vyplývá ze smluv o subdodávkách, na něž se nemusí vztahovat čl. 81 odst. 1. V některých případech mohou mít naopak systémy příplatků a rabatů účinek zvyšující věrnost zákazníků. Zda tyto systémy představují formu hospodářské soutěže, nebo zda jsou vytvořeny tak, aby nepatřičně omezovaly konkurenční výrobce dílů zvyšováním věrnosti schválených servisních pracovníků, je otázka, kterou lze zodpovědět pouze případ od případu, s přihlédnutím k hospodářskému kontextu těchto

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/71/ES ze dne 13. října 1998 o právní ochraně (průmyslových) vzorů, Úř. věst. L 289, 28.10.1998. Komise podala návrh na změnu této směrnice. Daná změna se právě projednává v rámci legislativního postupu.

praktik a při zvážení možného účinku narušujícího hospodářskou soutěž v porovnání s možnými účinky zvyšujícími efektivnost. To může zahrnovat použití článku 82 a současně být v souladu s vyloučením zákazu soutěžit z blokové výjimky, zejména pokud podíl výrobce vozidel na příslušném trhu s náhradními díly překračuje (jak tomu zpravidla je) 30% práh. Proto i v případě neexistence čl. 4 odst. 1 písm. j) a k) by bylo jakékoliv vážné riziko omezení možno náležitě řešit donucovacími opatřeními.

F. Usnadnit přístup výrobců náhradních dílů na následný trh

Řada ustanovení nařízení č. 1400/2002 měla zajistit, aby dodavatelé originálního zařízení a výrobci náhradních dílů odpovídající kvality měli přístup k samostatným i schváleným servisním pracovníkům, aby tito mohli zákazníkům nabízet výběr náhradních dílů. Čl. 4 odst. 1 písm. j) vylučuje z výhod blokové výjimky dohody, které omezují schopnost dodavatelů originálního zařízení prodávat náhradní díly přímo na následném trhu, zatímco (jak jsme viděli) čl. 4 odst. 1 písm. k) stanoví, že blokové výjimky nemohou využít dohody, které schváleným servisním pracovníkům nebo distributorům brání v pořizování náhradních dílů odpovídající kvality nebo jiných značek originálních dílů.

Kromě toho považuje čl. 4 odst. 1 písm. l) za tvrdé omezení jakoukoliv dohodu, která omezuje schopnost dodavatele originálního zařízení umístit jeho obchodní značku nebo logo na náhradní díly nebo komponenty dodávané výrobcem vozidel pro první montáž motorových vozidel (dvojitá značka).

Navíc čl. 1 písm. t) vymezuje pojem „originální náhradní díly“ jako náhradní díly mající stejnou kvalitu jako komponenty vyrobené dodavatelem originálního zařízení podle specifikací dotčeného výrobce vozidla. Toto objasnění mělo dodavatelům originálního zařízení umožnit, aby své výrobky prodávali servisním pracovníkům jako „originální“ díly, nikoli pouze jako díly „odpovídající kvality“, ke zvýšení jejich možností uvádět je na trh. S cílem zamezit výrobcům vozidel dovolávat se rozdílů v kvalitě jakožto objektivního důvodu k tomu, aby svým schváleným servisním pracovníkům bránili v používání konkurenčních dílů při poskytování služeb, čl. 1 písm. u) definuje rovněž náhradní díly odpovídající kvality jako náhradní díly, které odpovídají kvalitě originálních komponentů.

Celkově se zdá, že si dodavatelé náhradních dílů udrželi své postavení na následném trhu, a to navzdory skutečnosti, že jejich hlavní odběratelé – samostatní servisní pracovníci – přišli o podíl na trhu. Definice „originálních náhradních dílů“ uvedená v článku 1 nařízení o blokové výjimce vytvořila cenný marketingový nástroj. Tato definice byla nicméně mezitím překonána směrnicí 2007/46¹³, která obsahuje v podstatě shodnou definici „původní části“ jako nařízení o blokové výjimce. Pokud jde o nepůvodní části, je třeba uvést, že i při neexistenci definice dílů odpovídající kvality by se povinnost nepoužívat díly jiných značek uložená schváleným servisním pracovníkům jejich výrobcem vozidel rovnala přímému zákazu soutěžit, na nějž by se nařízení o blokové výjimce při přesáhnutí 30% podílu na trhu nevztahovalo, v souladu s rovnocenným přístupem v nařízení č. 2790/1999.

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, Úř. věst. L 263, 19.10.2007, s. 1.

Na druhou stranu se zdá, že ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. j) bylo účinné, pokud jde o prodej dodavatelů originálního zařízení na nezávislý následný trh, jelikož výrobci dílů byli schopni si v tomto ohledu své postavení na trhu zachovat. Totéž by však nastalo v rámci obecného režimu vztahujícího se na vertikální omezení, jelikož stejné omezení je rovněž považováno za tvrdé omezení v nařízení č. 2790/1999. Je taktéž sporné, zda používání dvojích značek na základě čl. 4 odst. 1 písm. l) přispělo ke schopnosti servisních pracovníků určit slučitelné náhradní díly vzhledem k tomu, že tento druh informací již má být dostupný podle čl. 4 odst. 2.

G. Chránit nezávislost prodejců vůči výrobcům vozidel

Nezávislost prodejců na jejich dodavatelích nebyla sama o sobě cílem nařízení o blokové výjimce, avšak její prosazování bylo považováno za vedlejší opatření, které mělo jednání ve prospěch hospodářské soutěže podpořit¹⁴. Článek 3 nařízení o blokové výjimce proto stanoví minimální dobu trvání smluv (čl. 3 odst. 5) a minimální výpovědní lhůty v případě jejich ukončení (v tomto případě je nutno uvést důvody (čl. 3 odst. 4)) nebo jejich neobnovení, a rovněž stanoví, že prodejci mohou volně převést své obchodní zastoupení na jiné podniky v rámci sítě podle vlastního výběru, jakož i arbitrážní mechanismus při řešení smluvních sporů (čl. 3 odst. 6).

Je nutno připomenout, že od vstupu blokové výjimky v platnost se hospodářská soutěž v rámci značky zvýšila, což znamená, že se ochrana hospodářské soutěže v rámci značkových sítí mohla stát méně důležitou, pokud jde o zachování tlaku na kvalitu a ceny ve prospěch zákazníků.

Každopádně je sporné, zda čl. 3 odst. 5 nařízení o blokové výjimce mohl mít velký dopad vzhledem k tomu, že ve většině případů dodavatelé uzavírají smlouvy s prodejci na dobu neurčitou, které lze vypovědět s dvouletou výpovědní lhůtou. To stěží zajišťuje velkou ochranu pro investice prodejce do určité značky. V dnešním ovzduší silné hospodářské soutěže v rámci značky se mimoto zdá nepravděpodobné, že by se výrobce rozhodl reagovat na chování prodejce ve prospěch hospodářské soutěže hrozbou vyloučení ze sítě. Rafinovanějšími a účinnějšími nástroji pro ukáznění prodejců, kteří vystoupili z řady, by místo toho byla zpřísněná kontrola nebo stanovení umělé vysokých cílů v oblasti prodeje, které by znemožnily, aby prodejce získal příplatky za objem. Dále je třeba zmínit, že šetření Komise nezjistilo jediný případ, kdy by povinnost uvést důvody pro ukončení smlouvy (čl. 3 odst. 4) umožnila soudci nebo rozhodci stanovit, že výpověď byla ve skutečnosti podána s cílem potrestat chování, jež podporovalo hospodářskou soutěž.

Také je třeba zdůraznit, že minimální doba trvání smluv s prodejci v délce pěti let stanovená v čl. 3 odst. 5 písm. a) není z ekonomického hlediska řádně odůvodněná, poněvadž nebere v potaz skutečnost, že dlouhodobé smlouvy mohou přinést větší omezení hospodářské soutěže právě v důsledku této delší doby trvání. Mohou zejména bránit výrobcům v tom, aby nahradili nedostatečně výkonné prodejce zdatnějšími novými účastníky, a mohou zpožďovat zavádění nových smluv, které reagují na změny tržní situace.

Co se týká čl. 3 odst. 3 nařízení, který měl podpořit integraci trhů rozvojem přeshraničního obchodního zastoupení, ze šetření Komise vyplývá, že se prakticky všechny převody obchodního zastoupení v rámci schválených sítí uskutečnily na úrovni jednotlivých členských států. Cíle proto dosaženo nebylo, a nařízení o blokové výjimce mohlo místo toho vést ke koncentraci

¹⁴ Viz 9. bod odůvodnění nařízení o blokové výjimce.

prodejců v určitých místních oblastech, a způsobit tak možné problémy v budoucnosti, jež budou muset řešit vnitrostátní orgány pro hospodářskou soutěž.

Čl. 3 odst. 6, který stanoví arbitráž v případě sporů, ukazuje na obecně příznivý účinek, jelikož omezil počet nákladných a zdlouhavých mimosoudních řízení. Soudci často nejsou tak dobře vybaveni jako nezávislí rozhodci, aby jednali účelně o složitých technických záležitostech týkajících se například dosažení norem jakosti. Ačkoliv dodavatelé potřebují určitou pružnost, aby přizpůsobili své sítě pro prodej motorových vozidel změnám tržních podmínek, nebylo by v jejich zájmu podporovat nestabilitu a krátkodobé cíle v rámci sítí, jelikož potřebují věrné obchodníky, kteří jsou ochotni vynaložit značné investice. Ustanovení o účinném mechanismu pro řešení sporů souvisí více s účinným prováděním smluv než s problémy v oblasti hospodářské soutěže. Z hlediska prodejce existence jasného a rychlého mechanismu pro řešení sporů potenciálně odrazuje silnější smluvní stranu, aby zneužívala svého postavení, zatímco z hlediska dodavatele arbitráž umožňuje postihovat porušení smlouvy včas a zamezit nežádoucí publicitě, kterou mohou přivodit soudní žaloby. Proto i v případě neexistence čl. 3 odst. 6 nařízení o blokové výjimce může být pro všechny strany výhodné dohodnout se na dobrovolném kodexu osvědčených postupů, který stanoví arbitrážní řízení pro řešení smluvních sporů, jakož i minimální standardy, pokud jde o to, co představuje dobrou víru a ohled na oprávněná očekávání v rámci smluvních závazkových vztahů mezi stranami.

IV. CELKOVÉ POSOUZENÍ

Zdá se, že se konkurenční prostředí na trzích pro prodej motorových vozidel od doby posledního hodnocení situace Komisí v roce 2000 značně zlepšilo. Tento vývoj byl však zřejmě zapříčiněn zejména vnějšími činiteli, jelikož ve stále globálnějším hospodářském kontextu vedly tržní síly dané odvětví k tomu, aby se jednoznačně vyvíjelo způsobem, který Komise původně nepředpokládala. Silná a rostoucí hospodářská soutěž v rámci značky se projevila v poklesu reálných cen v kontextu rostoucí integrace trhů na úrovni EU. Komise proto v této fázi nenalezla dostatek jevů, které by naznačovaly selhání trhu ani skutečné či potenciální poškození spotřebitele, jimiž by se odvětví motorových vozidel lišilo od jiných hospodářských odvětví.

Nařízení o blokové výjimce podpořilo výrobní odvětví při jeho přizpůsobení měnícímu se prostředí, a zejména na následném trhu podnítilo dynamické reakce zúčastněných stran ve prospěch hospodářské soutěže. Zdá se však, že tento výsledek vyplývá především z opatření inspirovaných obecnými zásadami odvozenými z judikatury evropských soudů, která se v současnosti odráží v nařízení Komise č. 2790/1999, nikoli z ustanovení v nařízení o blokové výjimce. Například uplatňování obecných zásad upravujících kvalitativní selektivní distribuci mělo zřejmě příznivé účinky na následné trhy, na nichž způsobilo významné opětovné zvýšení počtu schválených servisních pracovníků.

Co se týká odvětvových tvrdých omezení stanovených v článku 4 nařízení, šetření Komise neodhalilo žádnou jednoznačnou příčinnou souvislost mezi těmito ustanoveními a zlepšením podmínek hospodářské soutěže na trhu, které by bylo možno během rozhodného období zaznamenat. Ačkoli čl. 4 odst. 2 nařízení o blokové výjimce, který zajišťuje úplný a nediskriminační přístup nezávislých subjektů na následném trhu k technickým informacím výrobců vozidel nezbytným pro opravy jednotlivých značek, mohl přinést jistý užitek při vyjádření obav Komise, donucovací opatření v důsledku přetrvávajících problémů v této oblasti zahrnovala i použití článku 81, a dané opatření by tedy bylo možné realizovat i při neexistenci stávajících pravidel v rámci nařízení o blokové výjimce. Navíc toto konkrétní opatření, jakož

i čl. 1 odst. 1 písm. t), který měl zlepšit přístup konkurenčních výrobců náhradních dílů na následný trh, budou v roce 2010 nahrazeny. Vstoupí totiž v platnost nový právní rámec týkající se systému schvalování typu motorových vozidel a dílů, konkrétně nařízení č. 715/2007 a směrnice 2007/46. Je rovněž sporné, zda ustanovení čl. 4 odst. 1 písm. j) nařízení o blokové výjimce, které rozšiřuje oblast působnosti příslušného tvrdého omezení v čl. 4 písm. e) nařízení č. 2790/1999 s cílem zakázat omezení, která dodavatelům originálního zařízení brání prodávat díly samostatným i schváleným servisním pracovníkům, hrálo významnou úlohu, pokud jde o ochranu přístupu výrobců dílů na následný trh.

Zejména pokud jde o hospodářskou soutěž na trhu pro automobilové náhradní díly, je nutno připomenout, že práva k duševnímu vlastnictví, která mají výrobci vozidel, a široké používání různých smluv o subdodávkách s dodavateli originálního zařízení (včetně tzv. „dohod o vybavení nástroji“) znamenají, že určité náhradní díly jsou i nadále vázány na sítě výrobců vozidel. To mohlo poněkud oslabit postavení nezávislých velkoobchodníků s díly a projevit se ve vyšších cenách oprav. Tyto možné problémy v oblasti hospodářské soutěže však závisí na použití čl. 81 odst. 1 u tohoto druhu dohod v každém jednotlivém případě a nesouvisí s tím, že by se nařízení o blokové výjimce patřičně těmito problémy nezabývalo na základě čl. 81 odst. 3. V této souvislosti je nutno zmínit, že Komise navrhuje zavést „ustanovení o opravě“ ve svém návrhu na změnu směrnice o (průmyslových) vzorech¹⁵.

Šetření Komise mimoto vede ke stejným závěrům, co se týká odvětvových podmínek stanovených v článku 5 nařízení o blokové výjimce, jež se ukázaly z hlediska dosažení požadovaného cíle jako zbytečné (např. pokud jde o ochranu paralelního obchodu vyloučením klauzulí o umístění z oblasti působnosti výjimky), nebo neprokázaly žádnou pevnou příčinnou souvislost se znatelným zlepšením podmínek hospodářské soutěže na trhu (např. že by se zabránilo riziku omezení prostřednictvím přísnějších pravidel pro obchodování s více značkami).

Jak prokazuje analýza v příloze 4, zvláštní pravidla v článku 3 nařízení o blokové výjimce mohla být v některých případech kontraproduktivní. Za prvé, nařízení o blokové výjimce mohlo ve skutečnosti podporovat jednotu při distribuci stanovením prahu pro podíly na trhu pro vynětí dohod o kvantitativní selektivní distribuci na úrovni, která je vyšší než u jiných forem distribuce. Za druhé, vynětím pouze dlouhodobých smluv mohlo nařízení o blokové výjimce ztížit novým účastníkům přístup k sítím. Za třetí, zvláštní pravidla, která měla usnadnit převedení obchodního zastoupení na stávající členy sítě, nejenže minula svůj původní politický cíl, kterým bylo umožnit rozvoj distributorů v mezinárodním měřítku, nýbrž jejich budoucí uplatňování by mohlo podpořit růst větších skupin prodejců na vnitrostátní úrovni, což by v některých případech mohlo v místních oblastech vést ke snížení soutěže mezi značkami i v rámci značky.

Zdá se proto, že ustanovení nařízení o blokové výjimce, která se odchýlila od obecných zásad odvozených z judikatury evropských soudů, jež v současnosti odráží nařízení Komise č. 2790/1999, lze považovat ve stávajícím hospodářském kontextu, který je charakterizován stále globalizovanějšími a konkurenčnějšími automobilovými trhy, za nadměrně přísná, příliš složitá a/nebo nadbytečná, zejména s ohledem na zavedení nových právních předpisů EU pro motorová vozidla.

Na základě výše uvedených skutečností se zdá, že lepší výsledky pro zákazníka by zajistil pružnější přístup, který by se více soustředil na dopady.

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/71/ES ze dne 13. října 1998 o právní ochraně (průmyslových) vzorů, Úř. věst. L 289, 28.10.1998. Návrh na změnu daného znění v současnosti projednává Rada, KOM(2004) 582.

Za prvé, takovýto přístup by Komisi umožnil lépe zaměřit její úsilí na neškodlivější činnosti narušující hospodářskou soutěž a zamezil by rizikům zkraslení jejích priorit při prosazování práva. V tomto ohledu je nutno zmínit, že navzdory tomu, že Komise od roku 2002 v tomto odvětví obdržela 46 formálních stížností, nebyla přijata žádná rozhodnutí o zákazu¹⁶ a bylo dosaženo pouze tří neformálních urovnání¹⁷. Co je ještě pozoruhodnější, z 322 neformálních stížností, které Komise obdržela v období mezi roky 2004 a 2007, pouze 36 stížností vyžadovalo další šetření a žádné z nich nevedlo k zahájení formálního řízení. Velká většina těchto neformálních stížností se ve skutečnosti nevztahovala na skutečné problémy v oblasti hospodářské soutěže, nýbrž na obchodní spory mezi stranami. Zdá se, že je přiměřené domnívat se, že si tyto činnosti vyžádaly zdroje Komise, které mohly být jinak vyhrazeny na odhalení a stíhání škodlivějších činností narušujících hospodářskou soutěž s jednoznačnými nepříznivými dopady na zákazníky. Na vnitrostátní úrovni jsou údaje obecně srovnatelné. Ačkoliv se vnitrostátní orgány pro hospodářskou soutěž zabývaly přibližně 340 stížnostmi, byly schopny přijmout donucovací opatření vedoucí k předpokládaným rozhodnutím ve smyslu čl. 11 odst. 4 nařízení č. 1/2003 pouze v 7 případech.

Za druhé je důležité, že složitost stávajících odvětvových pravidel znamenala konkrétní riziko odlišných výkladů ze strany vnitrostátních soudů, což si v jednom případě vyžádalo zásah Komise formou instrukce *amicus curiae* ve smyslu čl. 15 odst. 3 nařízení č. 1/2003¹⁸. Je proto pravděpodobné, že by jednodušší nařízení založené na dopadech lépe zajistilo jednotné uplatňování pravidel Společenství v oblasti hospodářské soutěže v celé EU.

Za třetí se uvádí, že by méně formalismu poskytlo podnikům v daném odvětví větší právní jistotu. Je nutno připomenout, že navzdory vynaložení značného úsilí na vydání vysvětlující brožury a souboru často kladených otázek se Komise v průběhu celého rozhodného období potýkala s četnými žádostmi o pomoc od zúčastněných stran, jež se většinou netýkaly případného dopadu dohod na trh, nýbrž výkladu jednotlivých smluvních ustanovení. Ještě důležitější je, že řada žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce předložených ESD a týkajících se odvětví prodeje automobilů odráží poměrně vysokou úroveň právní nejistoty, která podle všeho vyplývá z příliš podrobného a formálního přístupu. Čtyři ze třinácti rozhodnutí o předběžných otázkách, která Evropský soudní dvůr v oblasti antimonopolních pravidel vydal v období od 1. ledna 2003 do 31. prosince 2007, se týkala výkladu ustanovení souvisejících s blokovou výjimkou a týkajících se podmínek ukončení smluv v odvětví motorových vozidel. To představuje 80 % všech těchto rozhodnutí týkajících se vertikálních distribučních dohod v daném období¹⁹.

¹⁶ Čtyři rozhodnutí o závazcích přijatá Komisí dne 13. září 2007 ve věcech *Toyota, Fiat, DaimlerChrysler a Opel* vyplývala z šetření z moci úřední, zatímco rozhodnutí Komise o zákazu v případě *Peugeot* ze dne 5. října 2005 bylo založeno na stížnostech, které pocházely z doby před vstupem nařízení o blokové výjimce v platnost.

¹⁷ Viz IP/06/302 – 303 z března 2006 ve věci *GM a BMW*, jakož i IP/03/80 ze dne 20. ledna 2003 ve věci *Audi*.

¹⁸ Aby bylo zajištěno jednotné použití článku 81 Smlouvy o ES, Komise předložila Odvolacímu soudu v Paříži písemné připomínky ve věci *Garage Grémeau / Daimler Chrysler France*, věc RG 05/17909.

¹⁹ Tři ze čtyř rozhodnutí se týkala otázky ukončení smlouvy s jednoletou výpovědní lhůtou, kdy byla síť údajně reorganizována, zatímco zbývající případ žádal o objasnění smyslu čl. 3 odst. 6 nařízení o úloze arbitráže v případě ukončení smlouvy – věc C-125/05 *Vulcan Silkeborg v. Skandinavisk Motor*, 7.9. 2006; spojené věci C-376/05 a C-377/05 *Brünsteiner, Hilgert v. BMW*, ze dne 30. listopadu 2006; věc C-273/06 *Auto Peter Petschenig v. Toyota Frey*, 26.1.2007; věc C-421/05 *City Motors Groep v. Citroen Belux*, 18.1.2007.

Zdá se být pravděpodobné, že by pružnější přístup více založený na dopadech pomohl snížit náklady účastníků trhu na plnění požadavků²⁰. Není pochyb, že silný důraz na normy jakosti, k němuž došlo po roce 2002, byl do jisté míry vyvolán přechodem ze systému, který spojoval prvky exkluzivity a selektivity, k otevřenějšímu systému. V tomto ohledu je pozoruhodné, že prakticky všechna národní sdružení prodejců reagující na šetření Komise vyjádřila názor, že vstup nařízení o blokové výjimce v platnost mohl souviset s významnými změnami smluvních norem, a některá sdružení uváděla výsledný nárůst nákladů, s nímž se prodejci potýkali, ve výši přibližně 20 %. Tato změna právních předpisů však byla doprovázena četnými podmínkami a rozsáhlým seznamem tvrdých omezení, jež v určitých případech nezajistily očekávané zlepšení podmínek hospodářské soutěže na trhu. To je zvláště patrné u regulačních omezení, která mají podporovat dohody o subdodávkách u servisních služeb, volné zřizování dalších prodejních a dodávkových míst a do jisté míry i obchodování s více značkami. Zdá se být proto pravděpodobné, že pokud by zbytečná regulační omezení v nařízení o blokové výjimce byla nahrazena přístupem více zohledňujícím dopady, strany by pravděpodobně uzavíraly efektivnější dohody z hlediska nákladů, což by přineslo prospěch zákazníkům.

Komise proto dospívá v této fázi k závěru, že by pružnější režim, který by více využíval obecných zásad vztahujících se na vertikální omezení, jež v současnosti odráží nařízení č. 2790/1999, zajistil rovnocennou úroveň ochrany hospodářské soutěže na trhu a současně snížil náklady podniků na plnění požadavků a orgánům pro hospodářskou soutěž zajistil účinnější donucovací systém.

V. DALŠÍ OPATŘENÍ

Je nutno poznamenat, že se tato zpráva omezuje na předložení předběžných názorů Komise na fungování nařízení č. 1400/2002 a v žádném ohledu nepředjímá konečné rozhodnutí o výsledku přezkumu. Zpráva je prvním krokem obsáhlého konzultačního procesu a všechny zúčastněné strany se žádají, aby k tomuto procesu přispěly.

Na základě informací získaných v průběhu nadcházejících konzultací Komise provede následné vyhodnocení pravděpodobných příznivých a nepříznivých dopadů řešení ve formě právních předpisů.

Je nutno rovněž zmínit, že proces přezkumu nařízení o obecné blokové výjimce č. 2790/1999 se bude časově shodovat se zveřejněním posouzení dopadů. Pokud se Komise bude na základě tohoto procesu domnívat, že by se na odvětví motorových vozidel mohl přiměřeně vztahovat obecný režim týkající se vertikálních omezení, budou mít všechny zúčastněné strany dostatek příležitostí zajistit, že budou jejich obavy v rámci budoucího legislativního postupu řádně přezkoumány.

V zájmu určení nejvhodnějšího řešení pro budoucí režim Komise vyzývá třetí strany, aby ke zjištění uvedeným v této zprávě předložily své připomínky.

Připomínky je nutno zaslat do 31. 7. 2008

²⁰ Pro Španělsko regionální sdružení prodejců odhaduje, že po zavedení nařízení o blokové výjimce pro motorová vozidla se náklady kvůli vyšším normám zvýšily o 20 %; odpověď na otázku č. 2.13 v dotazníku Komise HT1021-ADL-026.

elektronicky na adresu:

Comp-car-sector@ec.europa.eu

nebo poštou na adresu:

European Commission

Office: J 70 - 01/128

Directorate-General for Competition

B-1049 Brussels

Belgie

Tato zpráva je k dispozici rovněž na internetu ve všech úředních jazycích Společenství na adrese:

http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/news.html

Důvěrnost údajů: pokud si nepřejete, aby Vaše připomínky byly sděleny třetím stranám, jednoznačně to uveďte.