



Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky

ústředí

Přepeřská 1809

511 01 Turnov

tel.: 481 313 674

fax: 481 321 272

e-mail: sacr@sacr.cz

<http://www.sacr.cz>

Czech Association for Motor Trade and Repairs (SACR)

STANOVISKO K HODNOTÍCÍ ZPRÁVĚ EVROPSKÉ KOMISE

Praha, 31.07.2008

Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR)

Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR) byl založen v roce 1994 a od té doby zastupuje autorizované obchodníky s automobily, autorizované autoopravny i nezávislé autoopravny v České republice. V současné době je v České republice cca 7 000 autoservisů (autorizované i nezávislé), které zaměstnávají více než 100 000 pracovníků.

Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR)

Přepěšská 1809

CZ-511 01 Turnov

Česká republika

Tel.: (+420) 481 313 674

Fax.: (+420) 481 321 272

e-mail: sacr@sacr.cz

www.sacr.cz

Prezident: Josef Lhoták

Úvod

Dne 28.05.2008 zveřejnila Evropská komise „Hodnotící zprávu o uplatňování Nařízení (ES) č.1400/2002 o prodeji a servisu motorových vozidel“ (dále jen bloková výjimka). Evropská komise zároveň vyzvala třetí strany, aby do 31.07.2008 zaslaly k této hodnotící zprávě svoje připomínky.

SAČR hodnotící zprávu podrobně prostudoval. S mnoha závěry hodnotící zprávy souhlasíme, ale k některým částem máme výhrady nebo s nimi z hlediska situace v České republice nemůžeme souhlasit. Naše poznatky a připomínky k hodnotící zprávě následně stručně uvádíme. Jestliže to bude Evropská komise považovat za potřebné, můžeme k jednotlivým připomínkám poslat i podrobnější analýzu.

Obecné závěry hodnotící zprávy

Z celé zprávy a obzvláště z jejich závěrů vyplývá, že Evropská komise shledává přínos blokové výjimky pro zlepšení hospodářské soutěže ve prospěch spotřebitelů i příslušných účastníků trhu v EU, dokumentuje splnění řady cílů blokové výjimky, ale na druhé straně uvádí, že se tak stalo hlavně z jiných příčin než bezprostředním působením blokové výjimky. Například na základě obecného vývoje trhu v oblasti prodeje nových motorových vozidel a jejich servisu. Z hodnotící zprávy je zřejmé, že se Evropská komise v současné době přiklání spíše k názoru, že po 31.květnu 2010 už nebude žádná specifická bloková výjimka pro prodej a servis motorových vozidel nutná. Podmínky pro volnou hospodářskou soutěž v uvedené oblasti by podle Evropské komise mohla stejně dobře zajistit i nová, všeobecná bloková výjimka, která by platila od 01.06.2010.

SAČR je ale přesvědčen, že vzhledem ke stávajícím podmínkám v oblasti prodeje a servisu motorových vozidel v České republice, by přijetí návrhu na nahrazení specifické blokové výjimky pro prodej a servis motorových vozidel obecnou blokovou výjimkou přineslo zcela nepochybně celou řadu závažných problémů. Nejenom pro obchodníky s moto-

rovými vozidly, autorizované i nezávislé opravny, v některých ohledech pro výrobce a importéry vozidel, ale i pro spotřebitele v České republice. Stručně sdělujeme, proč by tomu tak bylo.

Stanovisko SAČR k hlavním bodům hodnotící zprávy

■ Nežádoucí posílení moci výrobců motorových vozidel

Samozřejmě máme na zřeteli okolnost, že klíčovým cílem blokové výjimky je zajistit co nejvyšší úroveň hospodářské soutěže v oblasti prodeje a servisu motorových vozidel a ne řešit detailně smluvní vztahy výrobců/importérů na straně jedné, a jejich autorizovaných obchodníků a autorizovaných servisů na straně druhé. Totéž zhruba platí třeba i o vztazích autorizovaných a nezávislých autoservisů navzájem.

Jenomže za situace, kdy by po 31.05.2010 neexistovala specifická bloková výjimka pro prodej a servis motorových vozidel nebo byla nahrazena jen všeobecnou blokovou výjimkou, by v České republice zcela nesporně posílili svoji tržní pozici výrobci/importéři vozidel. Myslet si něco jiného, by mohl jen ten, kdo by neznal realitu nebo by tento nežádoucí jev odmítal jen účelově. Je zcela zřejmé, že mezi specifickou blokovou výjimkou cílenou na prodej a servis motorových vozidel a mezi všeobecnou blokovou výjimkou musí být značný rozdíl. Ten by se brzy projevil.

Nevyváženost vztahu mezi výrobcí vozidel a středními nebo převážně menšími autorizovanými obchodníky a servisy by se rázem silně zvýšila. Určitá ochrana těchto obchodníků a servisů, kterou zajišťuje specifická bloková výjimka, by neexistovala. To by mělo postupně negativní vliv i na úroveň hospodářské soutěže v této oblasti v České republice.

Nahrazení specifické blokové výjimky pro oblast prodeje a servisu motorových vozidel, například vyhlášením nějakého dobrovolného kodexu vzájemných vztahů mezi výrobcí/importéry a jejich autorizovanými obchodníky a servisy, i kdyby k němu došlo, není rozhodně žádným adekvátním

řešením. Kodex bez právní závaznosti by v praxi stejně neměl větší cenu, než papíru, na kterém by ho kdosi zformuloval. To ale musí být zřejmé i Evropské komisi. Návrhy tohoto typu lze označit spíše jako účelově propagační.

■ Prodej více značek automobilů („multi-branding“)

Velmi nás překvapilo sdělení Evropské komise, která v hodnotící zprávě uvedla, že autorizovaní prodejci nevyužili zvýšených možností daných čl. 1 odst. 1 písm. b) a čl. 5 odst. 1 písm. a) blokové výjimky, a to prodávat značky konkurenčních výrobců v rámci téhož výstavního prostoru. Pro Českou republiku takové hodnocení vůbec neplatí. V současnosti už prodává několik značek více než 70 % ze všech autorizovaných obchodníků. Toto procento stále roste. Většina z uvedených obchodníků prodává více značek v jednom výstavním prostoru. Před platností této blokové výjimky se víceznačkový prodej týkal jen necelých 10 % autorizovaných obchodníků.

Pokud jde o Českou republiku, výrazná většina autorizovaných obchodníků s novými vozy využila možnosti prodávat více značek. Stalo se tak ne na základě nějakého vývoje trhu, ale proto, že to Nařízení Komise (ES) č.1400/2002 právně umožnilo. I navzdory této okolnosti zpočátku narážela snaha autorizovaných obchodníků na skryté i otevřené překážky ze strany výrobců/importérů. Ti tuto možnost rozhodně neuvítali a v žádném případě nepodpořili a nepodporují. Z jejich hlediska je to možné pochopit, ale z hlediska hospodářské soutěže je možnost prodeje více značek významná.

Pokud někteří autorizovaní obchodníci nevyužili možnosti prodeje více značek v jednom výstavním prostoru, pak tu sehrály nemalou roli dva aspekty:

- a) v jednom výstavním prostoru nelze ani podle blokové výjimky prodávat značky patřící stejnému koncernu a například Volkswagen to zpravidla neumožňuje,
- b) výstavní prostory mnohých autorizovaných obchodníků v České republice neumožnily vystavovat rostoucí počet modelů od každé značky a obchodníci se proto rozhodli provést přístavbu nebo výstavbu dalšího výstavního pro-

storu.

Pokud známo, všeobecná bloková výjimka by zřejmě omezila možnost prodeje více značek, respektive umožnila výrobcům vozidel určitá omezující opatření. To by se projevilo negativně na hospodářských výsledcích autorizovaných obchodníků, ale zejména v neprospěch spotřebitelů. Ti už si v České republice na možnost výběru více značek u obchodníků zvykli a mohou rovněž profitovat z vyšší úrovně konkurence na českém trhu s novými motorovými vozidly.

SAČR z výše uvedených důvodů požaduje, aby i po 31.05.2010 byla v platnosti specifická bloková výjimka se všemi stávajícími legislativními body umožňujícími neomezený prodej více značek autorizovanými obchodníky. Je to nezbytné. Každé jiné omezující řešení by bylo krokem zpět s následky snižujícími v České republice stávající úroveň hospodářské soutěže. Předpoklad, že by v České republice i při neexistenci příslušných ustanovení v blokové výjimce mnoho výrobců/importérů vozidel uzavřelo smlouvy umožňující obchodování s více značkami, považujeme za zcela nereálný a dokonce iluzorní.

■ Prodej nových vozidel bez provádění jejich servisu

Evropská komise v hodnotící zprávě uvedla, že jen málo autorizovaných obchodníků využilo možnosti, které nabízí čl. 4. odst. 1 písm. g) blokové výjimky. Jedná se o možnost specializovat se na prodej motorových vozidel a jejich servis si zajistit uzavřením smlouvy o subdodávkách. V tomto bodě s hodnocením Evropské komise souhlasíme, neboť v České republice drtivá většina autorizovaných obchodníků nabízí i servisní služby. Významnou roli v tom sehrává skutečnost, že marže z prodeje nových vozů se stále zmenšují a servis představuje lukrativnější část podnikatelské činnosti.

Nicméně považujeme za potřebné, aby stávající možnost prodeje vozidel i bez servisu byla ve specifické blokové výjimce zachována i po 31.05.2010. Je totiž předpoklad, že by se takové formy výlučného prodeje nových vozů mohly v budoucnosti v České re-

publice rozšířit a to rozhodně ve prospěch spotřebitelů. Nevidíme nejmenší důvod, proč takové rozhodnutí by mělo být jen v rukách výrobců vozidel. Jak by to přispělo ke zvýšení úrovně hospodářské soutěže? V této souvislosti ještě uvádíme, že nárok na získání servisní smlouvy v případě splnění kvalitativních servisních standardů považuje SAČR za významný přínos stávající blokové výjimky, který je v každém případě účelné zachovat i po 31.05.2010.

■ Možnost zřizování prodejních poboček nebo vyskladňovacích míst

Evropská komise v hodnotící zprávě uvedla, že jen málo autorizovaných obchodníků využilo možnosti, kterou nabízí čl. 5. odst. 2 písm. b) blokové výjimky. Jedná se o možnost autorizovaných obchodníků zřídit si po 01.10.2005 v EU prodejní pobočku nebo uskladňovací místo i bez souhlasu výrobce/importéra. Pobočky musí odpovídat příslušným standardům.

V tomto bodě s tvrzením Evropské komise nemůžeme plně souhlasit. V České republice využilo této možnosti již mnoho autorizovaných obchodníků. Jejich počet stále narůstá. Je pravdou, že se jedná většinou o prodejní pobočky v České republice, ne v zahraničí. Čeští autorizovaní obchodníci se důvodně domnívají, že zřizování zahraničních poboček je často spojené s úředními překážkami. Také jazykové a finanční bariéry brání zřizování zahraničních prodejních poboček. Znovu však připomínáme, že v rámci České republiky má zřizování prodejních poboček narůstající trend.

Pokud jde o Českou republiku, ačkoliv je zřizování prodejních poboček blokovou výjimkou umožněno teprve od 01.10.2005, autorizovaní obchodníci této možnosti využívají ve stále větším rozsahu. Posiluje to hospodářskou soutěž a působí to nesporně ve prospěch zákazníků. Požadujeme proto, aby tato možnost byla zachována v rámci specifické blokové výjimky i po 31.05.2010. Co pozitivního by přineslo zrušení této možnosti v České republice a v EU? SAČR nic takového nevidí.

■ Přístup k technickým informacím pro servis vozidel

Evropská komise chtěla vydáním Nařízení Komise (ES) č.1400/2002 zajistit také odpovídající konkurenci mezi značkovými a nezávislými autoservisy. Aby to bylo možné, musí mít i nezávislé autoservisy přístup k technickým informacím a originálním náhradním dílům. Pochopitelně zcela stejný přístup jako mají autorizované autoservisy.

Nejprve k zajištění volného přístupu k technickým informacím. Evropská komise se v hodnotící zprávě touto problematikou zabývá. Připouští problémy, uvádí šetření a opatření, které v nedávné minulosti provedla (například COMP/39.140-39.140-39.143, DaimlerChrysler, Fiat, Toyota a Opel).

Dále uvádí, že od 1.září 2009 bude v EU platit 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. Toto nařízení stanoví, že výrobci vozidel musí umožnit nezávislým autoopravnám přístup k technickým informacím. Jinak řečeno, jde o jasně vymezenou povinnost zveřejňovat všechny uvedené technické informace nediskriminujícím způsobem, jinak dané vozidlo prostě nemůže získat tzv. evropskou globální homologaci.

Evropská komise se domnívá, že i když se uvedená striktní povinnost týká nových vozidel, technické informace ke starším vozidlům už by měly být k dispozici na základě čl. 4 odst. 2 stávající blokové výjimky. I bez blokové výjimky by bylo podle Evropské komise možné vyžadovat a vymáhat plnění této povinnosti na základě článků 81 a/ nebo 82 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod.

Přístup k technickým informacím se skutečně zlepšuje, ale ne vše je v tomto směru v pořádku. V České republice stále ještě existují určité finanční i jiné bariéry bránící získávání těchto informací a část informací není u některých výrobců vozidel dostupná ani nyní (imobilizéry apod.). Nezávislé autoservisy ale musí mít stejný přístup ke stejnému objemu informací, jako mají autorizované autoservisy. Tady nelze hledat nějaké výmluvy a zdůvodňovat, proč to

možné není. Pro zajištění volné hospodářské soutěže je to nevyhnutelné a správné.

V zájmu objektivitu připouštíme, že výše uvedené Nařízení č.715/2007 zřejmě zajistí požadovaný a nediskriminovaný přístup k technickým informacím. Stoprocentně to ale bohužel platí jen pro nejnovější automobily homologované až podle Nařízení č.715/2007. Pokud by 31.5.2010 přestala platit bloková výjimka, pak by povinnost přístupu k informacím vyplývající z blokové výjimky k tomuto datumu skončila a na vozidla homologovaná před 31.5.2010 by se nevztahovala. Přitom ještě v roce 2020 bude v České republice v provozu jen méně než polovina vozidel splňujících normy Euro 5 a Euro 6. Nehledě na okolnost, že nezávislé autoservisy opravují spíše vozidla starší.

V zájmu budoucího zajištění nezbytné konkurence mezi značkovými a nezávislými autoservisy musíme požadovat, aby i po 31.05.2010 byla v platnosti právní úprava zajišťující přístup k technickým informacím všech motorových vozidel provozovaných v České republice (a v EU), tak jak je to ve stávající blokové výjimce. Další nařízení v tomto smyslu samozřejmě mohou tomuto požadavku jen napomoci.

■ **Nákup náhradních dílů autorizovanými autoservisy**

Pokud jde o náhradní díly, Komise hodnotí pozitivně zásobování nezávislých opraven díly, možnost autorizovaných servisů nakupovat náhradní díly i na nezávislém trhu (aftermarketu) a získání silnějších pozic nezávislých obchodníků s díly v autorizovaných autoservisech. Tak tomu skutečně v České republice je a je to pozitivum současné blokové výjimky, které by mělo zůstat zachováno.

SAČR musí v této souvislosti připomenout, že většina autorizovaných autoservisů v České republice využívá stále více možnosti dané čl. 4 odst. 1 písm. k) blokové výjimky a nakupuje náhradní díly od jiných subjektů a ne od výrobce/importéra. Pro české autorizované autoservisy není žádný problém nakupovat u více než jednoho zdroje. Běžně tak nakupují. V tomto směru nelze souhlasit s tvrzením Evropské komise, že je to pro autorizované autoser-

visy obtížné.

Určitý problém v České republice zatím představuje ochrana designu/průmyslových vzorů viditelných dílů vozidel. To je třeba ještě dořešit, pokud možno jednotně pro celou EU. SAČR v tomto bodě trvá na tzv. opravárenské doložce. Tedy ochrana designu ano, ale s výjimkou dílů používaných pro opravy. Zde jsme ale ochotni k jistým kompromisům s výrobcí vozidel. Zavedení opravárenské doložky či klauzule podporuje i Evropská komise.

Současná právní úprava v oblasti nákupu a používání náhradních dílů daná stávající blokovou výjimkou přinesla i v oblasti hospodářské soutěže řadu pozitivních změn a je nanejvýš žádoucí, aby toto zůstalo v platnosti i po 31.05.2010 v rámci specifické blokové výjimky.

■ **Ochrana nezávislosti autorizovaných obchodníků a servisů vůči výrobcům/importérům vozidel**

Hodnotící zpráva Evropské komise uvádí, že nezávislost autorizovaných obchodníků a servisů na výrobcích vozidel nebyla sama o sobě nikdy cílem blokové výjimky, ale ochrana této nezávislosti se považuje jen za vedlejší opatření ve prospěch hospodářské soutěže.

Ve zprávě se přímo konstatuje, 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.

Dále se uvádí, že dvouletá výpovědní lhůta příliš nezajišťuje ochranu pro investice do určité značky. Zdůrazněna je okolnost, že výrobci/importéři se s "neposlušnými" autorizovanými obchodníky a servisí nevypořádávají hrozbami vyloučení ze sítě bez zdůvodnění, ale používají rafinovanějších metod (zprůsněná kontrola, vysoké prodejní cíle a znemožnění bonusů za jejich splnění atd.).

Minimální doba trvání smluv v délce pěti let není podle Komise řádně odůvodněná, poněvadž nebere v potaz skutečnost, že dlouhodobé smlouvy mohou přinést větší omezení hospo-

dářské soutěže právě v důsledku této delší doby trvání.

Výše uvedené hodnocení nelze v plném rozsahu odmítnout. Jenomže existuje i poněkud odlišný pohled na tyto záležitosti. Autorizovaní obchodníci a servisy v České republice velmi pozitivně hodnotí ta ustanovení stávající blokové výjimky, která specifikují podmínky pro výpovědi smluv, určují možnosti, kdy se lze ve sporech obrátit na nezávislého rozhodce, upřesňují převod práv a povinností na jiného člena téhož distribučního systému bez schválení výrobcem/importérem a tak dále.

Pokud jde o právo obrátit se v případě některých sporů mezi výrobcem/importérem a jejich autorizovanými obchodníky a servisy na nezávislého rozhodce, Evropská komise to považuje za pozitivní, ale hned uvádí, že i v případě neexistence specifické blokové výjimky by se mohly obě strany dohodnout na dobrovolném arbitrážním řízení pro řešení smluvních sporů. Pokud jde o poměry v České republice, je takový názor bohužel hodně odtržený od praxe. Lze se důvodně domnívat, že by výrobci/importéři vozidel dali sami do dealerských smluv ustanovení o právu na řešení nezávislými rozhodci, kdyby jim to bloková výjimka nenařizovala?

Opravdu si Evropská komise myslí, že by tato ustanovení bylo lepší vyškrtnout a nahradit je v plném rozsahu dobrovolným kodexem pravidel vztahů mezi výrobcem vozidel a jejich autorizovanými prodejci a servisy? SAČR se domnívá, že to nikdo nemůže myslet vážně. Ostatně by to v této oblasti znamenalo návrat do doby, kdy Česká republika ještě nebyla členem EU a ani v EU neexistovala specifická bloková výjimka pro prodej a servis motorových vozidel.

Výše uvedená ustanovení blokové výjimky posilující nezávislost autorizovaných obchodníků a servisů vůči výrobcům/importérům vozidel bezesporu přináší určitou jistotu pro uvedené obchodníky a servisy, což prohlubuje loajalitu ke značce, chuť investovat a má to pozitivní dopad i ve směru vůči všem spotřebitelům. Požadujeme, aby to podstatné v těchto záležitostech zůstalo v platnosti i po 31.05.2010.

Plnohodnotná náhrada specifické blokové výjimky formou dobrovolného kodexu nebo všeobecné blokové výjimky není reálná. Kdyby k tomu však teoreticky došlo, v České republice i v EU by to znamenalo nepřijatelné posílení moci

výrobců/importérů vozidel, ztrátu jakékoli vyváženosti ve smluvních vztazích mezi výrobcem vozidel a jejich autorizovanými obchodníky a servisy a ve svém konečném důsledku zhoršení úrovně hospodářské soutěže, pochopitelně i v neprospěch spotřebitelů.

Ustanovení na ochranu nezávislosti autorizovaných obchodníků a servisů vůči výrobcům/importérům vozidel jsou z hlediska hospodářské soutěže důležitá a smysluplná. SAČR požaduje jejich zachování v rámci specifické blokové výjimky i po 31.05.2008.

Shrnutí

SAČR se po prostudování hodnotící zprávy Evropské komise a pečlivém zvážení všech okolností uplatňování Nařízení Komise (ES) č.1400/2002 v České republice i v kontextu celé Evropské unie dopracoval k následujícím závěrům:

■ **Česká republika je v rámci Evropské unie menším státem, který navíc není dlouholetým členem EU. Jsme si této okolnosti vědomi. Česká republika je však také země s tradičně vysoce rozvinutým automobilovým průmyslem. Počet v současnosti vyráběných motorových vozidel na jednoho obyvatele představuje vysokou evropskou i světovou špičku. Také prodej a servis motorových vozidel je již prakticky na úrovni průměru EU. To opravňuje asociaci SAČR k připomínce k hodnotící zprávě Evropské komise, které odrážejí realitu vztahů v oblasti prodeje a servisu motorových vozidel a hospodářské soutěže s tím spojené v České republice. Mnohé naše připomínky jdou však logicky nad rámec jedné členské země, neboť i příslušná legislativa platí v celé EU.**

■ **V zájmu autorizovaných obchodníků a servisů, nezávislých autoservisů, spotřebitelů a žádoucí úrovně hospodářské soutěže v České republice požadujeme, aby Evropská komise zvážila naše připomínky a zajistila pokračování specifické blokové výjimky i po 31.05.2010. Může přitom jít o pouhé prodloužení platnosti stávajícího Nařízení Komise**

(ES) č.1400/2002. Vždyť v plném rozsahu platí jen relativně krátkou dobu, takže se její účinnost ještě ani nemohla plně projevit. Neshledáváme žádný problém v tom, aby byla platnost stávající blokové výjimky prodloužena. Délku prodloužení by včas stanovila Evropská komise.

Evropská komise argumentuje tím, že stávající bloková výjimka je příliš obsáhlá. S tím lze do určité míry souhlasit. Pak se nabízí další, nepřiliš komplikované řešení, vypracovat pro oblast prodeje a servisu motorových vozidel novou, kratší blokovou výjimku, která by ovšem obsahovala klíčové body ve smyslu smluvní vyváženosti mezi výrobcí vozidel a jejich autorizovanými obchodníky, ve prospěch hospodářské soutěže a spotřebitelů v EU. Nová nebo kratší novelizovaná bloková výjimka by se měla týkat nejenom osobních a užitkových motorových vozidel, ale z řady důvodů i motocyklů. Moderní motocykly patří do kategorie konstrukčně náročných motorových vozidel a jejich prodej i servis se do značné míry přibližují prodeji a servisu nových osobních automobilů.

■ Nahradit po 31.05.2010 specifickou blokovou výjimku novou všeobecnou blokovou výjimkou nebo dokonce jen nějakým dobrovolným kodexem považujeme za nedostatečné a vzhledem k nesporným okolnostem významu a jisté výjimečnosti prodeje, servisu i provozu motorových vozidel za nepřijatelné.

V tomto směru podporujeme stanoviska a veškeré aktivity obdobných svazů v EU. Plně se připojujeme zejména ke stanovisku zastřešující bruselské asociace CECRA (European Council for Motor Trades and Repairs) a to ve spolupráci s dalšími sdruženími, jako jsou FIGIEFA (International Federation of Automotive Aftermarket Distributors), EGEA (European Garage Equipment Association), AIRC (Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie), FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) a tak dále.

Domníváme se, že do rozhodovacího procesu o budoucnosti specifické blokové výjimky by bylo žádoucí zapojit i Evropský parlament.

■ Apelujeme na všechny členy Evropské komise, zejména na kompetentní osoby Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž, aby v souvislosti s připomínkami ze strany autorizovaných obchodníků a servisů přehodnotili bez podjatosti některé části hodnotící zprávy a přiklonili se k požadavku specifické blokové výjimky pro oblast prodeje a servisu motorových vozidel i po 31.05.2010. Nevidíme žádný reálný důvod, proč by se tak nemělo stát.

Znovu opakujeme, že uvedené připomínky a závěry jsme schopni na vyžádání podrobněji doložit. Za objektivní posouzení připomínek SAČR předem děkujeme.

Za Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR):

Josef Lhoták, prezident SAČR