



NAJČASTEJŠIE OTÁZKY TÝKAJÚCE SA UPLATŇOVANIA PRAVIDIEL EÚ NA OCHRANU HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE V SEKTORE MOTOROVÝCH VOZIDIEL

27. august 2012

Útvary Komisie dostali od prijatia nového nariadenia o skupinovej výnimke pre sektor motorových vozidiel¹ a doplňujúcich usmernení² množstvo otázok týkajúcich sa uplatňovania nového rámca pre distribúciu motorových vozidiel, pre ich opravu a pre distribúciu ich náhradných dielov. Často kladené otázky, ako aj otázky, ktoré s veľkou pravdepodobnosťou predstavujú predmet širšieho záujmu z iného dôvodu, sú uvedené spolu s odpoveďami a vysvetleniami ďalej v texte.

Úlohou týchto otázok nie je doplňujúce usmernenia nahradiť, ale doplniť ich. Predovšetkým je však ich cieľom pomôcť firmám a jednotlivcom, ktorí pôsobia v tomto sektore, a takisto právnikom, pochopiť, ako Generálne riaditeľstvo pre hospodársku súťaž pristupuje ku konkrétnym otázkam týkajúcim sa trhov s motorovými vozidlami.³ Často kladené otázky nie sú právne záväzné a nedotýkajú sa výkladu článkov 101 a 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“) európskymi súdmi, preto Komisia nebráni uplatňovať tieto články na konkrétne okolnosti vzťahujúce sa na jednotlivé prípady.

Otázky sú zoradené pod niekoľko všeobecných tém, ktorými sú dodržiavanie záruk, poskytovanie servisu v súvislosti s lízingovými zmluvami, dodávka náhradných častí,

¹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 461/2010 z 27. mája 2010 o uplatňovaní článku 101 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov v sektore motorových vozidiel. Ú. v. EÚ L-129, 28.5.2010, s.52. ; pozri <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:SK:PDF>.

² Doplnujúce usmernenia o vertikálnych obmedzeniach v dohodách o predaji a opravách motorových vozidiel a o distribúcii náhradných dielov pre motorové vozidlá. Ú. v. EÚ C-138, 28.5.2010, s.16; pozri <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:EN:PDF>

³ Tieto otázky sa týkajú konkrétnych obmedzení v sektore motorových vozidiel, ktoré za určitých okolností môžu viesť k tomu, že dohoda medzi výrobcou vozidla a jeho autorizovanými predajcami alebo opravármi (alebo prípadne s dodávateľmi náhradných dielov, opravárenských nástrojov alebo diagnostických súčastí na počiatočnú montáž motorových vozidiel, či iných zariadení) poruší pravidlá EÚ v oblasti hospodárskej súťaže. Dôjde k tomu vo všeobecnosti z týchto dôvodov: 1) predmetné obmedzenie pravdepodobne spôsobí a posilní protisúťažné účinky dohôd medzi dodávateľmi vozidiel a ich obchodnými zástupcami a autorizovanými opravármi a distribútormi náhradných častí a zaradí tak tieto dohody do pôsobnosti článku 101 ods. 1 ZFEÚ; 2) je nepravdepodobné, že by predmetné dohody využívali výhody skupinovej výnimky z dôvodu podielu dodávateľa na trhu a 3) je nepravdepodobné, že by tieto dohody využívali výhody výnimky uvedenej v článku 101 ods. 3 ZFEÚ na individuálnom základe. V niektorých iných prípadoch môže predovšetkým správanie uvedené v týchto otázkach predstavovať porušenie zákazu zneužitia zo strany podniku s dominantným postavením podľa článku 102 ZFEÚ. Otázky napokon odkazujú aj na správanie či dohody, ktoré pravdepodobne narušajú pravidlá EÚ v oblasti hospodárskej súťaže. V každom prípade sa musí uplatňovanie zmienených pravidiel posudzovať osobitne v každom jednotlivom prípade so zreteľom na konkrétne skutkové a právne okolnosti.

používanie/kúpa nástrojov, prístup k technickým informáciám a prístup k sieťam autorizovaných opravárov.

ZÁRUKY

V doplňujúcich usmerneniach sa stanovuje všeobecná zásada, podľa ktorej platí toto: aby mali dohody o kvalitatívnej selektívnej distribúcii výhodu z výnimky z pravidiel EÚ v oblasti hospodárskej súťaže záruka výrobcu vozidla nesmie byť podmienená tým, že koncový používateľ nechá urobiť všetky opravárenské a údržbárske práce, na ktoré sa nevzťahuje záruka, len v rámci sietí autorizovaných opravovní výrobcov vozidiel⁴. Podobne záručné podmienky nesmú vyžadovať použitie náhradných dielov so značkou výrobcu vozidla, pokiaľ ide o výmeny, na ktoré sa nevzťahujú podmienky záruky. Je pravdepodobné, že tieto dva typy obmedzenia, ktoré sa ďalej v tomto dokumente označujú ako obmedzenia týkajúce sa opráv a dielov, povedú k tomu, že dohodou medzi výrobcami vozidiel a ich autorizovanými obchodnými zástupcami alebo opravármi sa porušia pravidlá EÚ v oblasti hospodárskej súťaže. Daná všeobecná zásada vychádza z toho, že takéto správanie môže spôsobiť vylúčenie nezávislých opravárov z trhu alebo uzavretie alternatívnych kanálov pre výrobu a distribúciu náhradných dielov, čo by v konečnom dôsledku mohlo mať vplyv na cenu, ktorú spotrebiteľia platia za opravárenské služby a údržbu.

Objavili sa otázky týkajúce sa rozsahu tejto všeobecnej zásady a toho, či sa uplatňuje aj za osobitných okolností. Vyskytli sa aj otázky, či sa môže spotrebiteľovi brániť v tom, aby využíval záruky na vozidlo, ktoré kúpil od autorizovaného obchodného zástupcu v inom členskom štáte.

Odpovede uvedené ďalej nemajú vplyv na uplatňovanie vnútroštátnych právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa, ktoré môžu stanoviť osobitné povinnosti a udeliť osobitné práva. Nevzťahujú sa ani na takzvané „generosity schemes“, v rámci ktorých dodávateľ vozidla⁵ udelí svojim obchodným zástupcom pokyny, aby opravovali určité poruchy zadarmo aj po uplynutí záručnej lehoty.

1. Závisí posúdenie obmedzení týkajúcich sa opráv alebo dielov od toho, či sú tieto obmedzenia stanovené v kúpnej zmluve, alebo v servisnej knižke či záručnom liste?⁶

Nie. V praxi nemusí byť obmedzenie týkajúce sa opráv alebo dielov obsiahnuté v kúpnej zmluve, ale skôr v inom dokumente, ako je servisná knižka alebo záručný list. Posúdenie týchto obmedzení je v zásade rovnaké, a to bez ohľadu na dokument, v ktorom sa objavia.

Bez ohľadu na to, kde je obmedzenie stanovené, pravdepodobne povedie k tomu, že sa spotrebiteľ bude domnievať, že záruky sa zrušia, pokiaľ servisné práce vykoná

⁴ Pozri odsek 69 doplňujúcich usmerení, poznámka pod čiarou číslo 2.

⁵ Výrazom „dodávateľ (dodávateľa) vozidla“ sa v tomto dokumente zvyčajne označuje výrobca (výrobcovia) vozidla, ale môže takisto zahŕňať, ak je to v príslušnom kontexte vhodné, ďalšie kategórie účastníkov trhu, ako sú dovozcovia alebo hlavní obchodní zástupcovia [so zreteľom na maloobchodníkov („sub-dealers“)].

⁶ Predpokladom otázok 1 až 3 je, že podpísanie kúpnej zmluvy alebo odovzdávanie záručného listu koncovému spotrebiteľovi je súčasťou alebo sa týka dohody medzi výrobcou a obchodným zástupcom, a preto sa naň môže vzťahovať článok 101 ZFEÚ. Tieto otázky neriešia situáciu, ak je obchodný zástupca súčasťou skupiny výrobcu (napr. dcérskou spoločnosťou výrobcu).

nezávislý servis alebo sa použijú náhradné diely iných značiek. Táto skutočnosť pravdepodobne spôsobí vylúčenie týchto prevádzkovateľov z trhu alebo uzavretie alternatívnych kanálov pre distribúciu náhradných dielov.

2. Líši sa posúdenie obmedzení týkajúcich sa opráv alebo dielov, ak sú uvedené v rozšírenej záruke vydananej autorizovanou sieťou pri predaji vozidla alebo krátko po ňom?

Nie. Skutočnosť, že obmedzenia týkajúce sa opráv alebo dielov nie sú stanovené v rámci záruky poskytnutej dodávateľom vozidla, ale sú namiesto toho uvedené v rozšírenej záruke vydananej autorizovanou sieťou v okamžiku predaja vozidla (alebo krátko po tom), vo zvyčajne nemá vplyv na posúdenie uvedených obmedzení.

Rovnako ako výrobcovia vozidiel, či ich dovozcovia, sú aj obchodní zástupcovia a schválení opravári v rámci systému selektívnej distribúcie účastníkmi siete dohôd. Pokiaľ sa tieto strany dohodnú, že budú ponúkať záručný režim, a dotknuté záruky budú obsahovať obmedzenia týkajúce sa opráv alebo dielov, pravdepodobne tým dôjde k vylúčeniu nezávislých opravárov z trhu alebo k uzavretiu alternatívnych kanálov pre distribúciu náhradných dielov. Záručný režim preto pravdepodobne spôsobí alebo posilní protisúťažné účinky dohôd medzi dodávateľom vozidla a jeho autorizovanými opravármi a distribútormi náhradných dielov.

3. Líši sa posúdenie obmedzení týkajúcich sa opráv alebo dielov, ak sú uvedené v rozšírenej záruke dohodnutej s dodávateľom vozidla (alebo s autorizovanou sieťou pri predaji vozidla alebo krátko po ňom) prostredníctvom tretej strany, napr. poisťovateľa?

Nie. Skutočnosť, že záruky, ktoré obsahujú obmedzenia týkajúce sa opráv alebo dielov, sú dohodnuté prostredníctvom tretej strany (väčšinou poisťovateľa) dodávateľom vozidla (alebo členmi jeho autorizovanej siete pri predaji vozidla alebo krátko po ňom: pozri otázku č. 2 vyššie) v zásade nemá vplyv na posúdenie uvedených obmedzení.

Skutočnosť, že rozšírená záruka obsahujúca obmedzenie týkajúce sa opráv alebo dielov je dohodnutá prostredníctvom tretej strany, nemení analýzu uvedenú v dopĺňujúcich usmerneniach. Rozhodujúcim prvkom je, či je obmedzenie týkajúce sa opráv alebo dielov faktorom pri kontrole jedného alebo viacerých účastníkov siete dohôd o selektívnej distribúcii⁷ a či je preto pravdepodobné, že jeho vykonávanie spôsobí vylúčenie nezávislých opravárov z trhu alebo uzavretie alternatívnych kanálov pre distribúciu náhradných dielov.

⁷ Vo všeobecnosti je nepravdepodobné, že by tieto obmedzenia priniesli poisťovniam nejaké výhody.

4. Líši sa posúdenie obmedzení týkajúcich sa opráv alebo dielov, ak sú tieto obmedzenia uvedené v „rozšírenej“ záruke zakúpenej spotrebiteľom od autorizovaného opravára alebo od dodávateľa vozidla niekoľko rokov po zakúpení vozidla?

Áno. Takáto záruka vo všeobecnosti pravdepodobne nebude v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Niekoľko rokov po kúpe vozidla nemajú autorizovaní obchodní zástupcovia rovnako výsadný prístup k zákazníkom, ako v období krátko po kúpe. Je preto menej pravdepodobné, že sa dôsledkom toho budú alternatívni poskytovatelia predĺžených záruk, ako sú reťazce nezávislých opravárov a poisťovacích spoločností, stretávať s významnými prekážkami, ktoré im bránia ponúkať ich produkty majiteľom vozidiel. Za takých okolností sa nezdá pravdepodobné, že by nezávislí opravári mohli čeliť výraznému účinku vylúčenia z trhu, a to aj v prípade, že by záruky vydané dodávateľmi vozidiel alebo ich autorizovanými sieťami obsahovali obmedzenia týkajúce sa opráv alebo dielov⁸.

5. Mal by mať spotrebiteľ výhody zo záruky na vozidlo, ktoré kúpil od autorizovaného obchodného zástupcu v inom členskom štáte EÚ?

Áno, aj keď sa môžu uplatňovať určité obmedzenia súvisiace s rozsahom záruky.

Ak dodávateľa budú nedodržiavať záruky na vozidlá, ktoré spotrebiteľia kúpili od autorizovaných obchodných zástupcov v iných členských štátoch, alebo svojich autorizovaných opravárov zmluvne nezaviažu k výkonu záručných opráv na takýchto vozidlách, pôjde o obmedzenie predaja a dotknuté dohody o selektívnej distribúcii budú pravdepodobne v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže⁹.

Rovnaká logika sa uplatňuje pri bezplatných opravách alebo pri práci vykonávanej v dôsledku stiahnutia z trhu. Nemení sa ani pokiaľ spotrebiteľ kúpil vozidlo prostredníctvom povereného sprostredkovateľa.¹⁰ Záruky na vozidlá kúpené od

⁸ Je preto nepravdepodobné, že by kvôli takýmto zárukám patrili príslušné dohody o selektívnej distribúcii do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ.

⁹ Tieto dohody budú pravdepodobne patriť do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ. Okrem toho nebudú pravdepodobne môcť využiť výhody, ktoré poskytuje výnimka podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 330/2010 o uplatňovaní článku 101 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov (Ú. v. EÚ L 102, 23.4.2010, s. 1–7), pretože dotknuté ustanovenia by predstavovali obmedzenia predajov v zmysle článku 4 písm. b) alebo článku 4 písm. c) uvedeného nariadenia; pozri <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:SK:PDF>. Pozri takisto odsek 50 a najmä poznámku pod čiarou č. 4 v Usmerneniach k vertikálnym obmedzeniam. Ú. v. EÚ C 130, 19.5.2010, k dispozícii na adrese <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:SK:PDF>. Pravdepodobne nebudú môcť využívať ani výhody výnimky stanovenej v článku 101 ods. 3 ZFEÚ. Pozri takisto rozsudok Súdneho dvora z 10. decembra 1985 vo veci 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches v. SA DK Investment a iní*.

¹⁰ Ak výrobcovia vozidiel nevykonajú bezplatnú opravu alebo prácu v dôsledku stiahnutia produktu z trhu v prípade vozidiel, ktoré spotrebiteľia kúpili od autorizovaných obchodných zástupcov v iných členských štátoch, alebo zmluvne nezaviažu svojich autorizovaných opravárov poskytovať služby súvisiaceho so stiahnutím produktu z trhu v prípade takýchto vozidiel, bude to takisto predstavovať

autorizovaných obchodných zástupcov v iných členských štátoch by zároveň nemali byť predmetom ďalších správnych postupov, ktoré vedú k prietahom pri práci. Záruky na vozidlá kúpené od autorizovaných obchodných zástupcov v iných členských štátoch by zároveň nemali byť predmetom ďalších správnych postupov, ktoré vedú k prietahom pri práci.

Je však potrebné poznamenať, že záručné podmienky sa môžu v jednotlivých členských štátoch meniť a že dodávatelia obvykle zohľadňujú náklady na dodržanie určitého súboru záručných podmienok pri stanovovaní odporúčenej kúpnej ceny vozidla. Pokiaľ je vozidlo vyvezené, dodávateľ vozidla môže oprávnenne uplatňovať podmienky pôvodnej záruky platnej pre dané vozidlo, a nebude teda povinný uplatňovať výhodnejšie záručné podmienky, ktoré môžu byť poskytované v prípade vozidiel predávaných v členskom štáte dovozu.

Je takisto potrebné poznamenať, že pokiaľ si spotrebiteľ samostatne zaplatil režim mobility, rozsah tohto režimu môže byť obmedzený na určitý členský štát.

6. Líši sa posúdenie obmedzení týkajúcich sa dielov v prípade prác, na ktoré sa nevzťahuje záruka, ak výrobca vozidla vyžaduje použitie náhradných dielov (ako je mazivo) od určitého dodávateľa (namiesto toho aby stanovil, že sa má použiť jeho vlastná značka náhradného dielu)?

Zvyčajne nie. Takéto obmedzenie bude pravdepodobne v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Rovnako ako obmedzenie týkajúce sa dielov, podľa ktorého je potrebné používať náhradné diely so značkou výrobcu vozidla ako podmienku uplatňovania záruky, povedie obmedzenie týkajúce sa dielov, podľa ktorého je potrebné použiť náhradné diely od určitého výrobcu (namiesto jeho obvyčajného odporúčania), pravdepodobne k uzavretiu alternatívnych kanálov pre distribúciu náhradných dielov.

Výrobca vozidla však môže oprávnenne odmietnuť poskytnutie záruky na základe toho, že situáciu vedúcu k predmetnému nároku zapríčinilo zlyhanie určitého náhradného dielu dodaného alternatívnym dodávateľom.

LÍZING

Na lízingové zmluvy medzi podnikmi sa nevzťahujú všeobecné pravidlá EÚ týkajúce sa vertikálnych dohôd.¹¹ Tieto zmluvy nepatria ani do oblasti pôsobnosti nariadenia o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá¹². Pokiaľ ide o dohody medzi lízingovými spoločnosťami a súkromnými motoristami, na tie sa článok 101 Zmluvy o fungovaní Európskej únie nevzťahuje.

Často však boli kladené tieto otázky.

obmedzenie predaja a dotknuté dohody o selektívnej distribúcii budú pravdepodobne v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

¹¹ Usmernenia o vertikálnych obmedzeniach, odsek 26, pozri poznámku pod čiarou 9.

¹² Pozri článok 2 uvedeného nariadenia.

7. Ak je vozidlo prenájaté od spoločnosti spojenej s dodávateľom vozidla, môže táto spoločnosť stanoviť, že opravy sa musia vykonávať v sieti autorizovanej dodávateľom vozidla a/alebo výhradne s využitím značkových dielov od dodávateľa vozidla?

Áno, ak (a kým) nie je isté, že prevod vlastníctva vozidla na nájomcu prebehne pri ukončení zmluvy alebo na konci lízingu.

V zásade, dokým nie je isté, že vlastníctvo vozidla sa prevedie na nájomcu, lízingová spoločnosť má záujem na zachovaní zostatkovej hodnoty vozidla, a vozidlo môže ohodnotiť vyššie, ak sa jeho údržba vždy realizovala v sieti autorizovaných opravovní výlučne s využitím značkových dielov od dodávateľa vozidla.

Naopak, pokiaľ je isté, že k prevodu vlastníctva dôjde (buď preto, že je ako taký stanovený v zmluve alebo v platných právnych predpisoch, alebo preto, že sa nájomca rozhodol previesť na tento účel opciu), lízingová spoločnosť v zásade nemôže uplatňovať konkrétne nároky na zostatkovú hodnotu vozidla, ktoré by ju oprávňovali na to, aby nájomcu obmedzovala v otázke využívania služieb nezávislých opravárov alebo používania alternatívnych náhradných dielov. Z tohto hľadiska má lízingová spoločnosť rovnaké postavenie, aké by zvyčajne mala v rámci bežnej kúpnej dohody.

NÁHRADNÉ DIELY

Dodávky náhradných dielov sú predmetom troch sektorových závažných obmedzení v nariadení o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá¹³. Často však boli kladené niektoré otázky týkajúce sa dodávky dielov nezávislým, ako aj autorizovaným opravárom.

8. Môže dodávateľ vozidla poskytovať odmeny alebo rabaty na viazané diely¹⁴ pod podmienkou, že bude dodávať takisto konkurenčné diely?

Táto otázka sa nerieši v nariadení o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá ani v doplňujúcich usmerneniach. Za určitých okolností by podmienené rabaty mohli predstavovať zneužitie dominantného postavenia, a tak viesť k rozporu s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Vo väčšine prípadov sú systémy odmien a rabatov legitímnymi a prijateľnými spôsobmi nenarúšajúcimi hospodársku súťaž, ako motivovať opravárov k predaju väčšieho množstva dielov danej značky. Je však potrebná opatrnosť pokiaľ ide o viazané diely, v súvislosti s ktorými má dodávateľ vozidla dominantné postavenie. Poskytovaním odmien alebo rabatov na tieto diely pod podmienkou, že opravár bude kupovať aj diely, ktoré konkurujú značke dodávateľa vozidla, by mohlo znamenať, že

¹³ Pozri článok 5 uvedeného nariadenia.

¹⁴ Viazané diely sú diely, ktoré možno získať iba od výrobcu motorového vozidla alebo od členov jeho autorizovaných sietí; pozri Doplňujúce usmernenia, bod 22. Pozri poznámku pod čiarou č. 1 vyššie.

dodávateľ vozidla využíva pákový efekt vo vzťahu k dominantnému postaveniu na jednom trhu tak, aby získal výhodu na trhu druhom¹⁵.

9. Môže dodávateľ vozidla uložiť svojim autorizovaným opravárom, aby skladovali náhradné diely iných značiek oddelene od dielov jeho vlastnej značky?

Vo všeobecnosti áno, pokiaľ sa tým pre dotknutých opravárov neprimerane nest'azí používanie dielov iných značiek.

Dodávateľ vozidla môže mať oprávnený záujem na tom, aby autorizovaní opravári skladovali náhradné diely riadne, pretože ak sú správne diely ihneď po ruke, môže to mať vplyv na vnímanie značky spotrebiteľom. Dodávatelia môžu mať takisto legitímny záujem na tom, aby neboli na záručné opravy alebo servisné balíčky, za ktoré nesú náklady, omylom používané diely iných značiek.

Požiadavky tohto typu by však nemali neúmerne komplikovať riadenie skladu, zväčšovať potrebný skladovací priestor alebo brániť v prístupe v takej miere, že by to opravárov odradilo od použitia dielov iných značiek¹⁶. Príklady obmedzenia, ktoré nemusia byť odôvodnené, zahŕňajú povinnosti uložené dodávateľom vozidla jeho opravárom, aby mali samostatný sklad pre takéto diely alebo aby neskladovali tieto diely v pracovnom priestore.

10. Môže autorizovaný opravár odmietnuť dodávať viazané diely nezávislým opravárňam?

Vo všeobecnosti áno. Je nepravdepodobné, že by išlo o porušenie pravidiel EÚ v oblasti hospodárskej súťaže, pokiaľ autorizovaný opravár iba jednostranne odmietne dodávať náhradné diely nezávislým opravárňam.

Vo väčšine prípadov je v záujme autorizovaných opravárov predávať náhradné diely nezávislým opravárom, pretože na nich majú marže.

Pokiaľ by sa autorizovaný opravár z nejakého dôvodu jednostranne rozhodol, že nebude predávať viazané náhradné diely nezávislým opravárom, je nepravdepodobné, že by to bolo v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže¹⁷. Zvyčajne sa môžu nezávislí opravári v súvislosti s nákupom viazaných dielov obrátiť na iného autorizovaného opravára.

¹⁵ To by predstavovalo porušenie článku 102 ZFEÚ. Všeobecné usmernenia na uplatňovanie článku 102 ZFEÚ možno nájsť v oznámení Komisie – Usmernenie o prioritách Komisie v oblasti presadzovania práva pri uplatňovaní článku 82 Zmluvy o ES na prípady zneužívania dominantného postavenia podnikov na vylúčenie konkurentov z trhu (Ú. v. EÚ C 45, 24.2.2009, s. 7–20), pozri <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:SK:PDF>. Pozri predovšetkým oddiel o viazaní a balíčkovani.

¹⁶ Požiadavky, ktoré majú taký účinok, by mohli byť považované za nepriamu povinnosť nekonkurovať si, ktorého vplyv by mal byť posúdený podľa Usmernení k vertikálnym obmedzeniam. Pozri poznámku pod čiarou č. 9 vyššie.

¹⁷ Článok 101 ZFEÚ by sa na túto skutočnosť nevzťahoval, keďže rozhodnutie nepredávať náhradné diely by nevychádzalo zo žiadnej dohody. Článok 102 ZFEÚ by vo všeobecnosti nebol uplatniteľný,

Pokiaľ by sa však členovia systému selektívnej distribúcie medzi sebou dohodli nepredávať viazané diely nezávislým opravárom, dotknuté dohody by pravdepodobne boli protisúťažné¹⁸.

11. Za akých okolností by bol dodávateľ vozidla povinný poskytnúť náhradné diely priamo nezávislým opravárom?

Ak by sa nezávislí opravári stretli pri získavaní viazaných dielov od autorizovaných distribútorov týchto dielov s rozsiahlymi ťažkosťami, mohlo by zlyhanie dodávateľa vozidla pri dodávaní týchto dielov priamo viesť k rozporu s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Dodávatelia vozidiel poskytujú svojim autorizovaným opravárom celú škálu náhradných dielov potrebných k vykonávaniu opráv a údržby motorových vozidiel ich značky a ako jediné podniky sú schopné poskytovať opravárom a distribútorom niektoré diely. Ak nezávislí opravári nemajú možnosť získať viazané diely od autorizovaných distribútorov a dodávateľ vozidla odmietne dodávať nezávislým opravárom priamo, mohlo by to posilniť možné negatívne účinky vyplývajúce z jeho dohôd s autorizovanými opravármi a/alebo distribútormi dielov¹⁹. Konkrétne, nedostatočný prístup k viazaným dielom by mohol oslabiť postavenie nezávislých prevádzkovateľov na trhu, čo by v konečnom dôsledku viedlo k poškodeniu spotrebiteľa.

12. Môže dodávateľ vozidla brániť členovi autorizovanej siete distribútorov dielov v predaji náhradných dielov nezávislým opravárom, ktorí využívajú nezávislých distribútorov náhradných dielov ako sprostredkovateľov nákupu?

Vo všeobecnosti nie. Ak by sa autorizovaný distribútor náhradných dielov jednostranne rozhodol, že nebude predávať nezávislým opravárom, ktorí používajú sprostredkovateľov, nebolo by to v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže. Ak by však dodávateľ vozidiel vydal pokyn svojim distribútorom, aby nepredávali tovar s využitím sprostredkovateľov, jeho distribučné dohody by pravdepodobne boli v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Väčšina dodávateľov využíva na predaj náhradných dielov kvalitatívne systémy selektívnej distribúcie. Nezávislých opravárov je potrebné považovať na účely nariadenia o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá za koncových používateľov náhradných dielov²⁰. Ak by dodávateľ vozidiel bránil svojim selektívnym

pretože je nepravdepodobné, že by bolo možné označiť dotknutého autorizovaného opravára za osobu, ktorá má dominantné postavenie.

¹⁸ Takáto dohoda by skutočne pravdepodobne patrila do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ. Je takisto potrebné poznamenať, že dodávateľovo obmedzenie predaja náhradných dielov zo strany člena jeho autorizovanej siete voči nezávislým opravárom predstavuje závažné obmedzenie (pozri článok 5 písm. a) nariadenia č. 461/2010, pozri poznámku pod čiarou 1 vyššie), a preto takisto pravdepodobne patrí do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ.

¹⁹ V dôsledku toho by sa na dohody vzťahoval článok 101 ZFEÚ. Za určitých okolností, pokiaľ by diely neboli k dispozícii u autorizovaných distribútorov náhradných dielov, neschopnosť uvoľniť tieto diely by mohla vyústiť do porušenia článku 102 ZFEÚ.

²⁰ Článok 5 písm. a) uvedeného nariadenia. Pozri poznámku pod čiarou č. 1 vyššie.

distribútorom v predaji týmto opravárom, keď využívajú služby sprostredkovateľov, šlo by o protisúťažné obmedzenie týkajúce sa pasívneho predaja.

Sprostredkovatelia sú v zásade považovaní za rozšírenie zmluvnej strany. Aby sa však dotyčná osoba považovala za sprostredkovateľa, musí mať pokyny, aby kúpila určité objednávky, a nesmie obchodovať s dielmi, ktoré kúpila od členov systému selektívnej distribúcie. Dodávateľ vozidiel môže legitímne uložiť členom takého systému, aby nepredávali diely podnikom, ktoré majú v úmysle predávať ich ďalej.

ELEKTRONICKÉ NÁSTROJE

Na trhoch sú prítomné dve kategórie elektronických nástrojov na diagnostiku a opravy: značkové nástroje vyrobené treťou stranou, ale uvádzané na trh dodávateľom vozidiel, a iné nástroje, ktoré sú určené na opravy viacerých značiek vozidiel. Otázky sa týkali oboch kategórií.

13. Môžu dohody medzi dodávateľom vozidla a členmi siete jeho autorizovaných opravárov stanoviť, že títo pracovníci musia používať určité elektronické nástroje pre diagnostiku alebo opravy alebo zariadenia pre opravy, servis a údržbu vozidla, aj keď sú z iných zdrojov dostupné rovnocenné nástroje alebo zariadenia?

Vo všeobecnosti áno. Toto obmedzenie pravdepodobne nepovedie k porušeniu pravidiel EÚ v oblasti hospodárskej súťaže²¹.

Ak sa výrobca vozidla dohodne s výrobcom nástrojov, že celá jeho autorizovaná sieť opravárov by mala používať rovnaký nástroj alebo nástroje, pravdepodobne z toho vyplynú úspory z rozsahu. Spoločné riešenia technických problémov sa pravdepodobne takisto nájdu ľahšie, ak sa bude používať rovnaký nástroj. Okrem toho, ak všetci technici používajú rovnaký nástroj, môže to uľahčiť odbornú prípravu. Vo väčšine prípadov preto predstavuje spresnenie, že autorizovaný opravár musí mať prístup k určitému nástroju, pravdepodobne prijateľné kvalitatívne kritérium²².

14. Uplatnia sa usmernenia v súvislosti s prístupom k technickým informáciám uvedeným v doplňujúcich usmerneniach takisto na výrobcov nástrojov, ktorí si želajú mať prístup k týmto informáciám z toho dôvodu, aby mohli vyrábať nástroje na opravu viacerých značiek?

Nie. Pri posudzovaní, či neposkytnutie technických informácií pravdepodobne povedie k porušeniu pravidiel EÚ v oblasti hospodárskej súťaže, doplňujúce usmernenia rozlišujú technické informácie, ktoré budú nakoniec použité na účely opráv a údržby motorových vozidiel, na rozdiel od technických informácií použitých na iné účely, napr. na výrobu nástrojov²³.

²¹ V Doplňujúcich usmerneniach (pozri poznámka pod čiarou č. 2) sa objasňuje vzťah medzi výrobcami nástrojov a dodávateľmi vozidiel. Pozri najmä odseky 23 a 24.

²² Také obmedzenie preto nepovedie k tomu, že by sa na dohody medzi výrobcom a opravárom vzťahoval článok 101 ods. 1 ZFEÚ.

²³ Pozri bod 65, najmä bod 65 písm. d) doplňujúcich usmernení; pozri poznámku pod čiarou č. 2 vyššie.

Ak ide o prístup k technickým informáciám a nástrojom pre nezávislých opravárov, cieľom doplňujúcich usmernení je predchádzať tomu, aby výrobcovia vozidiel diskriminovali nezávislých opravárov oproti ich vlastným autorizovaným opravárom, ak ide o poskytovanie základných vstupov, ktoré sú úplne pod kontrolou výrobcu vozidla a nie sú dostupné z iných zdrojov²⁴. Cieľom doplňujúcich usmernení je preto zaručiť, aby nezávislí opravári mali prístup k nástrojom pre opravy určitých značiek za rovnakých podmienok ako členovia autorizovanej siete.

Na dohody medzi výrobcom vozidiel a výrobcom nástrojov sa vzťahujú všeobecné pravidlá EÚ v oblasti hospodárskej súťaže a mali by sa zodpovedajúcim spôsobom posudzovať²⁵.

PRÍSTUP K TECHNICKÝM INFORMÁCIÁM

Aj napriek rozsiahlym vysvetleniam uvedeným na túto tému²⁶ v doplňujúcich usmerneniach boli Komisii, ako aj vnútroštátnym orgánom pre hospodársku súťaž kladené otázky, ktoré sa vzťahujú na bezpečnosť a zabezpečenie, tvorbu cien a na určité problémy týkajúce sa záznamov o údržbe vozidla.

15. Môže výrobca vozidla odmietnuť poskytnúť prístup k technickým informáciám nezávislým prevádzkovateľom z dôvodu bezpečnosti a zabezpečenia?

Vzhľadom na to, že výrobca vozidla je pravdepodobne jediným zdrojom celej škály technických informácií týkajúcich sa vozidiel jeho značiek (a zmluvy týkajúce sa poskytovania týchto údajov preto nemôžu ťažiť z výhod „bezpečného prístavu“ vytvoreného nariadením o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá), všeobecná odpoveď znie: nie. V takom prípade (takmer) monopolného postavenia pravdepodobne plošné odmietnutie poskytovať technické informácie z hypotetických dôvodov bezpečnosti a ochrany nebude zlučiteľné s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Výrobcovia vozidiel sú v zásade povinní uvoľniť technické informácie, ktorých sú jediným zdrojom, samostatným prevádzkovateľom. Iba výnimočne môže byť neposkytnutie takejto informácie opodstatnené dôvodmi bezpečnosti a zabezpečenia.²⁷ Medzi faktory, ktoré sa berú do úvahy v jednotlivých prípadoch, patria tieto:

²⁴ V tomto prípade dohody o opravách autorizovanými opravármi patria do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ.

²⁵ Dodávateľ vozidiel a výrobca nástrojov by preto mali posúdiť, či sú ich dohody v súlade s článkami 101 a 102 ZFEÚ, a najmä s nariadením Komisie (EÚ) č. 330/2010 o uplatňovaní článku 101 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov a s Usmerneniami k vertikálnym obmedzeniam, pozri poznámku pod čiarou 9 vyššie.

²⁶ Pozri najmä body 62 a nasl. doplňujúcich usmernení. Pozri poznámku pod čiarou č. 1 vyššie.

²⁷ Ako je vysvetlené v doplňujúcich usmerneniach, neposkytnutie technických informácií všeobecne môže mať za následok, že dohody medzi dodávateľmi vozidiel a ich autorizovanými opravármi budú patriť do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ. Pozri najmä bod 63 doplňujúcich usmernení, pozri poznámku pod čiarou 2 vyššie. Za určitých okolností však môžu dodávateľia vozidiel dôjsť k záveru, že aj keď niektoré informácie neposkytnú, ich dohody môžu využiť výnimku podľa článku 101 ods. 3 ZFEÚ. To je ale nepravdepodobné v situácii (takmer) monopolného postavenia.

Rozsah zahrnutých informácií

Nezávislé opravárne sú všeobecne dobre oboznámené so systémami s bezpečnostným dosahom vrátane pneumatík, riadenia, brzd a tlmičov, a skutočne na nich v minulosti pracovali bez preukázateľných negatívnych dôsledkov z hľadiska bezpečnosti. Zavedenie obmedzení, ktoré by ovplyvnili poskytovanie dielov pre tieto systémy na základe skutočnosti, že sa týkajú bezpečnosti, by sa pravdepodobne nepovažovalo za odôvodnené²⁸.

Dostupnosť menej obmedzujúcich foriem ochrany

Bezpečnosť: Ak je potrebné obmedziť prístup k dielom súvisiacim s bezpečnosťou, s ktorými nezávislí opravári pravdepodobne nebudú oboznámení, ako napr. elektrický systém vysokého napätia, ktorý je špecifický pre určitý model, alebo technika týkajúca sa výmeny dielov karosérie z uhlíkových kompozitov, musí výrobca prijať najmenej obmedzujúce opatrenia k dosiahnutiu požadovaného výsledku. Príkladom môže byť požiadavka, aby samostatní opravári absolvovali odbornú prípravu o danom systéme alebo technike. Ak výrobca vozidla alebo podnik konajúci jeho menom poskytuje takúto odbornú prípravu, samostatný opravár by nemal mať povinnosť absolvovať viac odbornej prípravy, ako je potrebné na to, aby mohol pracovať so systémom alebo aby ovládol techniku, ktorej sa týka výnimka.

Zabezpečenie: Pokiaľ ide o informácie týkajúce sa zabezpečenia, za primerané a málo obmedzujúce prostriedky pre zaistenie ochrany sa môžu často považovať kontroly registrov trestov.

16. Môže výrobca vozidla poskytnúť zľavy alebo náhrady týkajúce sa technických informácií, pokiaľ autorizovaný opravár nakúpi určité množstvo značkových náhradných dielov alebo nástrojov od výrobcu vozidla?

Táto otázka sa nerieši v nariadení o skupinovej výnimke ani v doplňujúcich usmerneniach. Za určitých okolností by toto správanie mohlo predstavovať zneužitie dominantného postavenia, a tak viesť k rozporu s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Výrobca vozidla je pravdepodobne jediným zdrojom celej škály technických informácií týkajúcich sa vozidiel jeho značiek. Poskytnutie zliav alebo náhrad týkajúcich sa technických informácií pod podmienkou, že opravár kúpi určité množstvo značkových dielov alebo nástrojov by mohlo znamenať, že dodávateľ vozidla využíva pákový efekt vo vzťahu k dominantnému postaveniu na jednom trhu tak, aby získal výhodu na trhu druhom²⁹.

17. Môže sa nezávislému opravárovi brániť v prístupe k tlačným alebo elektronickým záznamom o údržbe vozidla alebo v ich aktualizácii?

²⁸ Napokon pravdepodobne nebudú môcť využívať výhody výnimky stanovenej v článku 101 ods. 3 ZFEÚ.

²⁹ Všeobecné usmernenia o uplatňovaní článku 102 ZFEÚ sa nachádzajú v Usmernení o prioritách Komisie v oblasti presadzovania práva pri uplatňovaní článku 82 Zmluvy o ES na prípady zneužívania dominantného postavenia podnikov na vylúčenie konkurentov z trhu. Pozri poznámku pod čiarou č. 15 vyššie.

Nie, pokiaľ sú dodávateľ vozidla a/alebo jeho autorizovaní opravári pravdepodobne jediným zdrojom komplexných záznamov o vozidlách ich značiek. Každé také odmietnutie poskytnúť prístup k záznamom o údržbe vozidla by pravdepodobne malo za následok, že by dohody medzi dodávateľom vozidla a jeho autorizovanými opravármi boli v rozpore s pravidlami EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

S existujúcimi opravami a záznamami o opravách v akejkoľvek forme je potrebné na účely doplňujúcich usmernení zaobchádzať ako s technickými informáciami. Prístup k takýmto záznamom je obvykle potrebný, pretože vďaka nemu môže opravár určiť, aké práce je nutné vykonať v rámci dodržiavania pravidelnej údržby.

Neúplné záznamy o údržbe a opravách pravdepodobne znížia zostatkovú hodnotu vozidla a sťažia preukazovanie toho, že boli dodržané záručné podmienky. Ak by nezávislí opravári nemohli aktualizovať tieto záznamy, pravdepodobne by to odrádzalo spotrebiteľov od využívania ich služieb a títo prevádzkovatelia by boli vylučovaní z podstatnej časti trhu.

PRÍSTUP KU SCHVÁLENÝM SIETIAM

V doplňujúcich ustanoveniach sa stanovuje zásada, že mimo „bezpečný prístav“ vytvorený nariadením o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá³⁰ by siete autorizovaných opravárov mali byť vo všeobecnosti otvorené všetkým podnikom, ktoré spĺňajú príslušné kvalitatívne kritériá³¹. Napriek tomu sa objavila otázka, či majú byť určité podmienky prístupu na základe ich povahy považované nie za kvalitatívne (a teda by mali byť považované za kvantitatívne kritériá).³²

18. Môže dodávateľ vozidla odmietnuť prístup do svojej siete autorizovaných opravárov z toho dôvodu, že dotýčny opravár je už autorizovaným opravárom pre vozidlá so značkou konkurenčného dodávateľa?

Pokiaľ ide o dohody mimo „bezpečný prístav“ vytvorené nariadením o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá, všeobecná odpoveď je: nie. Takáto situácia by pravdepodobne viedla k tomu, že by dotknuté dohody porušovali pravidlá EÚ v oblasti hospodárskej súťaže.

Vo veľkej väčšine prípadov používajú dodávatelia k výberu svojich autorizovaných opravárov kvalitatívne kritériá³³. Preto sa vynára otázka, či požiadavka nebyť autorizovaným opravárom pre vozidlá so značkou iného dodávateľa je platnou kvalitatívnou požiadavkou. Na rozhodnutie o tejto veci je potrebné preskúmať, či je táto požiadavka objektívna a opodstatnená povahou danej služby. Zvyčajne

³⁰ Vo väčšine prípadov siete autorizovaných opravární výrobcov vozidiel zväčša prekračujú 30 % hraničný trhovú podiel na relevantných trhoch.

³¹ Pozri najmä body 70 a 71 doplňujúcich usmernení. Pozri poznámku pod čiarou č. 1 vyššie.

³² Na dohody o selektívnej distribúcii sa vzťahuje skupinová výnimka, ak je podiel strán na trhu nižší ako 30 % a ak sú splnené podmienky vymedzené v nariadení, pozri odsek 46 doplňujúcich usmernení. Pozri poznámku pod čiarou č. 1 vyššie. Okrem toho sa na dohody o distribúcii na základe čisto kvalitatívnych kritérií nevzťahuje článok 101, a to bez ohľadu na podiel strán na trhu. Pozri odsek 43 doplňujúcich usmernení (pozri poznámku pod čiarou číslo 2 vyššie).

³³ Ako je vysvetlené v poznámke pod čiarou č. 32 vyššie, na dohody o kvalitatívnej selektívnej distribúcii sa v zásade nevzťahuje článok 101 ZFEÚ.

neexistuje nič v povahe opravárenských služieb pre jednu značku, čo by vyžadovalo, aby boli vykonávané výhradne podnikmi, ktoré nie sú schválené pre opravy vozidiel iných značiek. Táto povinnosť sa preto zvyčajne nepovažuje za kvalitatívne kritérium, ktoré môže obmedziť hospodársku súťaž na relevantnom trhu, a to na trhu s opravárenskými službami a údržbou príslušnej značky.