

Můžou prodejci automobilů a autorizované i nezávislé autoservisy počítat s novou blokovou výjimkou?

Can Car Dealers and Authorized and Independent Car Services Count on a New Block Exemption Regulations?

Josef Lhoták*

Prezident Svazu prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR), Turnov

Abstrakt

V dohledné době vyprší platnost příslušných nařízení komise EU, která se většinou označují jako blokové výjimky, a vztahují se také na oblast prodeje a servisu automobilů. I když momentálně je tato záležitost zcela zastíněna krizovými jevy způsobenými pandemií COVID-19, přijde čas, kdy vše, co je spojené s ukončením těchto blokových výjimek, začne být opět aktuální.

Klíčová slova: bloková výjimka, prodej automobilů, servis automobilů.

Abstract

In the near future, the relevant regulations of the EU Commission, which are mostly referred to as block exemption, will expire and will affect the area of car sales and service. Although this issue is currently completely overshadowed by the COVID-19 pandemic crisis, the end of block exemption regulations will become point of interest soon.

Keywords: block exemption regulations, car sales, car service.

Článek je pokračováním příspěvku vydaného v časopise Soudní inženýrství v čísle 4/2006 [1], který je volně dostupný v archivu článků na www.sinz.cz.

1. BLOKOVÁ VÝJIMKA – VÝVOJ PRÁVNÍHO RÁMCE

Dlouhá léta představovala bloková výjimka, tedy přesněji uvedeno NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel, právní rámec pro prodej a servis automobilů.

Pro lepší a jednodušší vymezení ji lze nazývat jako „autařská“ bloková výjimka. Ta byla pouze pro prodej vozidel prodloužena až do 31. května 2013. Po tomto datu už obchod s motorovými vozidly spadal jen pod obecnou či všeobecnou blokovou výjimku, tedy NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 330/2010 ze dne 20. dubna 2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě.

Na rozdíl od blokové výjimky č. 1400/2002 už obecná bloková

výjimka č. 330/2010 neobsahuje ustanovení o výpovědních lhůtách, ani žádnou povinnost výrobce či importéra výpověď zdůvodňovat.

Obecná bloková výjimka také nezná právo na zřízení prodejní pobočky nebo vyskladňovacího místa bez souhlasu výrobce/importéra, neobsahuje právo na převod smlouvy v rámci stávající značkové distribuční sítě a neobsahuje právo na možnost arbitráže nezávislým rozhodčím.

Nicméně určitá pravidla pro vertikální dohody a jednání v obecné blokové výjimce najdeme. Její platnost však skončí 31. května 2022.

2. VERTIKÁLNÍ DOHODY

Co vlastně představuje pojem vertikální dohody? Poněkud zjednodušeně a jen jako příklad je možné uvést, že to jsou dohody o prodeji a nákupu zboží nebo služeb mezi podniky působícími na různých úrovních výrobního nebo distribučního řetězce, například dohody o distribuci mezi výrobcí a maloobchodními nebo maloobchodními prodejci. Kupříkladu dealerské smlouvy mezi výrobcí/importéry vozidel a jejich autorizovanými obchodníky a servisy.

2.1 Podmínky k udělení blokové výjimky

Čl. 101 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) zakazuje dohody, které by mohly ovlivnit obchod mezi zeměmi EU a které vylučují, omezují nebo narušují hospodářskou soutěž. Z tohoto zákazu jsou však podle čl. 101 odst. 3 SFEU vyňaty dohody, které vytvářejí dostatečné výhody převažující nad případnými škodlivými účinky pro hospodářskou soutěž.

Nařízení poskytuje blokovou výjimku z čl. 101 odst. 1 SFEU vertikálním dohodám, které splňují určité požadavky. Tyto dohody mohou například pomoci výrobci vstoupit na nový trh nebo zabránit situaci, kdy jeden distributor „bezpracně těží“ z reklamního úsilí jiného distributora, nebo umožnit dodavateli snížit cenu investice u určitého zákazníka.

Předtím, než je určitá vertikální dohoda vyňata z čl. 101 odst. 1 SFEU, je třeba, aby byly splněny určité požadavky:

- dohoda nesmí obsahovat žádná „tvrdá“ omezení stanovená v nařízení,
- musí být stanovena prahová hodnota tržního podílu pro dodavatele i nakupující ve výši 30 %,
- nařízení obsahuje podmínky týkající se tří zvláštních omezení.

Je stanoveno pět „tvrdých“ omezení, která vedou k tomu, že celá dohoda nemůže těžit z výhod nařízení, a to i v případě, že tržní podíly dodavatele a nakupujícího nepřekračují 30 %. Jsou považována za závažná omezení hospodářské soutěže vzhledem k pravděpodobnému poškození spotřebitelů. Ve většině případů budou zakázána a považuje se za nepravděpodobné, že by vertikální dohody, které je obsahují, splňovaly podmínky uvedené v čl. 101 odst. 3 SFEU:

1. Dodavatelé nesmějí stanovit (minimální) cenu, za kterou distributoři mohou výrobky prodávat dále (stanovení cen pro další prodej).
2. Je zakázáno rozdělování trhu podle území nebo zákazníků. Distributoři musí mít možnost se rozhodnout, kde a komu budou výrobky a služby prodávat. Nařízení obsahuje výjimky z tohoto pravidla, které podnikům například umožňují využívat systém výhradní distribuce nebo systém selektivní distribuce.
3. Určení distributoři, i když mají zákaz prodávat neschváleným distributorům, nemohou být omezeni v tom, kterým konečným uživatelům mohou prodávat.
4. Určení distributoři musí mít možnost prodávat smluvní zboží jiným určeným distributorům v rámci sítě nebo je od nich nakupovat.
5. Dohoda mezi výrobcem náhradních dílů a nakupujícím, který tyto díly používá ve svých výrobcích, nesmí bránit prodeji těchto náhradních dílů výrobcem konečným uživatelům, nezávislým autoservisům nebo poskytovatelům jiných služeb ani jej omezovat.

Na vertikální dohodu se toto nařízení vztahuje, pokud dodavatel ani nakupující zboží nebo služeb nemají tržní podíl přesahující 30 %. V případě dodavatele je pro použití blokové výjimky rozhodující jeho tržní podíl na příslušném trhu dodávek, tj. trhu, na kterém prodává zboží nebo služby. V případě nakupujícího je pro použití nařízení rozhodující jeho tržní podíl na příslušném nákupním trhu, tj. trhu, na kterém nakupuje zboží nebo služby.

2.2 Bloková výjimka pro servis motorových vozidel a jejich náhradních dílů

Pro servis motorových vozidel a jejich náhradních dílů existuje samostatná bloková výjimka – NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 461/2010 ze dne 27. května 2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel. V zásadě jde o krátký dokument, týkající se navíc především distribuce náhradních dílů a vztahů výrobců vozidel a dodavatelů dílů. Zjednodušeně uvedeno, zakazují se dohody, které by omezily:

- a) prodej náhradních dílů autorizovanými prodejci vozidel a jejich servisy autoservisům nezávislým, které tyto díly používají pro opravy a údržbu motorových vozidel,
- b) prodej dodavatelů náhradních dílů autorizovaným prodejcem vozidel a jejich servisům a také autoservisům nezávislým,
- c) umístování loga výrobců dílů pro montáž nových vozidel na těchto dílech nebo na náhradních dílech.

Tato bloková výjimka platí do 31. května 2023.

Co z toho vyplývá? Evropská komise se musí pomalu ale jistě zabývat, co bude následovat po skončení platnosti obou zmíněných blokových výjimek. Doba, ve které začaly tyto blokové výjimky platit, se už mezitím dost změnila. Aspekty jako jsou elektromobilita, digitalizace, konektivita, online obchody s novými automobily a jejich přímý prodej výrobcem vozidel, budou napříště hrát stále významnější roli, a to by měla budoucí bruselská legislativa reflektovat. Ostatně příprava případných nových nařízení si vyžaduje spoustu kroků a času.

2.3 Blokové výjimky v Evropské komisi

Evropská komise má rozpracovaný plán hodnocení stávajících blokových výjimek, časový program pro nové blokové výjimky, tedy budou-li nakonec nějaké, uvnitř Evropské komise se o věci diskutuje, probíhají i některé veřejné konzultace, workshopy s národními úřady pro ochranu hospodářské soutěže apod.

Během tohoto roku se plánuje, že EK předloží pracovní dokument s návrhy. Fáze následných kroků by byla zahájena ve třetím kvartálu 2020. V průběhu tohoto roku se Evropská komise, přesněji Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž, vyjádří k tomu, zda počítá s novou, změněnou blokovou výjimkou, která by nahradila obecnou blokovou výjimku č. 330/2010. Pokud ano, tak předloží i návrh.

Z hlediska prodeje a servisu motorových vozidel je situace poněkud problematická. Obecná bloková výjimka pokrývá různé oblasti. V zásadě od prodeje hamburgerů, přes tzv. bílou domácí techniku, až po automobily atd. Jenomže motorová vozidla jsou zcela jiné, specifické produkty. Výrobci automobilů se samozřejmě zasazují o jejich co největší volnost v distribuci, dealeri zastupovaní národními i evropskými sdruženími to logicky vidí jinak. Pro ně není pokračování stávající obecné blokové výjimky beze změny nebo její ukončení bez náhrady přijatelné.

Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR) – Aliance evropských automobilových dealerů a opravářů, mimochodem Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR) je členem této asociace, oslovila v lednu 2020 celkem 1 064 dealerů různých velikostí v 9 státech Evropské unie, aby se vyjádřili k některým aspektům vztahů mezi výrobcem/importéry vozidel a jejich autorizovanými dealery a k požadavkům

na právní rámec těchto vztahů. Dne 21. února 2020 byly předány Generálnímu ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise výsledky průzkumu.

Co z průzkumu podstatného vyplynulo? V zásadě 3 spolu svázaná klíčová témata:

- a) rostoucí moc výrobců/importérů,
- b) pokračující omezování obchodu s novými automobily prostřednictvím standardů a dalších požadavků,
- c) chybějící ochrana dealerů spojená s vypovězením dealerské smlouvy.

Evropská komise si vzhledem k blížícímu se ukončení platnosti obecné blokované výjimky zadala u společnosti Ernst & Young Services nezávislou studii, tzv. Fact Finding Study, která má analyzovat situaci v předmětné oblasti a trendy ve dvanácti zemích EU, a to v kategoriích osobních automobilů, nákladních automobilů a autobusů. Závěry studie Evropská komise obdržela v srpnu 2020.

2.4 Budoucnost blokovaných výjimek

Co lze od Evropské komise ve věci obecné blokované výjimky č. 330/2010 nebo blokované výjimky pro servis/náhradní díly č. 461/2010 v dohledné době očekávat? Resp. zůstaňme nejprve u obecné blokované výjimky č. 330/2010.

Těžko říct. Zejména s ohledem na pandemii nemoci COVID-19. Za normálních okolností měla Evropská komise někdy ke konci druhého čtvrtletí 2020 zveřejnit zprávu, tzv. Staff Working Document, kde by se konstatovalo, jak se stávající blokované výjimky osvědčily nebo ne. Komise by rovněž měla naznačit, jaké alternativy přicházejí do úvahy a zahájit veřejnou konzultaci. Zřejmě se tak stane až někdy v průběhu roku 2021.

2.4.1 Možné alternativy

Principiálně, alespoň tak se to nyní jeví, lze předpokládat následující možnosti:

- Obecná blokovaná výjimka nebude novelizovaná, přestane platit, a v platnosti zůstanou jen určité směrnice.
- Blokovaná výjimka bude ve stávající podobě prodloužena a směrnice/doplňkové pokyny k ní budou novelizovány.
- Blokovaná výjimka bude novelizovaná, tedy změněná, a totéž platí o směrnících.

Zdá se, že by se mohla realizovat ona třetí možnost. V textu stávající obecné blokované výjimky č. 330/2010 bude provedeno několik změn a doplnění, a větší změny lze očekávat ve směrnících či doplňkových pokynech k ní.

Nějaké převratné kroky se neočekávají. Ani samostatná „autařská“ blokovaná výjimka. Úspěch by představovaly „autařské“ části v novelizované obecné blokované výjimce.

Svaz prodávajících a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR) všestranně podporuje veškeré kroky, které v záležitosti budoucího právního rámce EU podniká zejména zastřešující bruselská asociace Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR). Je nasnadě, že pouhé prodloužení blokované výjimky č. 330/2010 by bylo nedostatečné. Také to, že by skončila s ukončením její platnosti. Jen případná směrnice by nemohla v mnoha bodech plnohodnotnou blokovanou výjimku nahradit. Ostatně ani stávající obecná blokovaná výjimka nijak neodráží vývoj v oblasti digitalizace,

konektivity/dat, nových distribučních modelů/online prodeje, přímé prodeje výrobcí atd.

V naznačeném procesu bude zřejmě nejobtížnější diskuse kolem některých specifických záležitostí autobranže. To se ukázalo i při workshopu s Generálním ředitelstvím pro hospodářskou soutěž ve dnech 14. a 15. listopadu 2019. Automobily jsou prostě specifickými produkty, které nelze jen tak srovnávat s běžným spotřebním zbožím a uplatnit na ně stejný právní rámec. Platí to i o investicích v autoservisech, které se také odlišují.

2.4.2 Přímý prodej automobilů jejich výrobcí, ochrana investic, přístup k datům atd.

V diskusi o budoucnosti blokované výjimky hrají nemalou roli i některé nové nebo dosud nezohledněné aspekty. Kupříkladu přímý prodej automobilů samotnými výrobci.

V minulosti, když to jen trochu zjednodušíme, tak výrobce vyráběl produkty a obchodník je prodával. To bylo ostatně zakotveno i v dealerské smlouvě, která představovala vertikální dohodu obou stran, kdy každá stojí na různém stupni distribučního řetězce.

To se začíná měnit, když výrobce vozidel se stává prostřednictvím přímého prodeje vlastně konkurentem na distribučním stupni jeho obchodníka. Z vertikálního vztahu, na který jsou blokované výjimky nastaveny, se pomalu, ale jistě stává konkurence na horizontální úrovni. To stávající blokovaná výjimka jasně neřeší a nevymezuje.

Další příklad – ochrana investic. Tedy právo na náhradu investic, které dealerovi nařídí výrobce/importér a pak mu bez jeho zavinění zruší dealerskou smlouvu, aniž by se daná investice už mohla amortizovat. Prozatím má takovou ochranu investic právně ošetřenou v EU jen Rakousko. Logicky je snaha, zakotvit to i v případné budoucí blokované výjimce. Potíž je v tom, že to má pro obchod s automobily o dost jiný význam než pro obchod v jiných oblastech. Zda se v tomto směru něco konkrétního podaří, to je otázka.

Hodně se také hovoří i o nezbytném přístupu k příslušným datům. Aby jimi nedisponovali jen výrobci vozidel. Přístup k datům je důležitý nejenom pro autobranži, ale i pro další oblasti. Takže se o tom diskutuje. Dokud se výrobci vozidel soustředili hlavně na výrobu a obchod s nimi přenechali obchodníkům/dealerům, nebyla data tak aktuální. V současnosti, kdy výrobci často vystupují jako konkurenti svých dealerů, a přitom disponují jako jediní spoustou nezbytných dat, představuje to velkou konkurenční výhodu, resp. omezuje to volnou hospodářskou soutěž.

Výrobci mají „rozhraní“ k zákazníkům. V online-odbytu nabízejí zákazníkům nejenom automobily, ale také v rostoucí míře digitální servis/služby. Využívají přitom kompletní infrastrukturu, kterou ovšem v podstatné míře vybudovali autorizovaní obchodníci a stále ji budovat musí.

V tomto ohledu je skoro jisté, že k patřičné reakci na úrovni EU dojde. Nediskriminovaný přístup k vozidly generovaným datům musí mít všichni dealeri daného řetězce.

3. PRODEJ A SERVIS AUTOMOBILŮ ČEKAJÍ DRAMATICKÉ ZMĚNY

Za příštích deset, patnáct let se v oblasti prodeje a servisu automobilů dají očekávat dramatické změny. Větší než za předchozích padesát

let. Masovější nástup čistých elektromobilů to asi ještě umocní. Na pořadu dne bude úplně jiný obchodní model. Má potom pro dealery v oblasti obchodu bloková výjimka vůbec nějaký význam?

Leckterý dealer by si mohl říct, bloková výjimka sem, bloková výjimka tam, oni si výrobci vozidel nebo jejich importéři budou stejně dělat, co chtějí. A možná vše dojde tak daleko, že ani žádní dealery v dnešním pojetí tu v dohledné době existovat nebudou. Nebo jen ti velcí, a taky v jiné roli. Ano, to všechno se může stát.

Nicméně na druhou stranu prozatím stále platí, aniž si to většina autorizovaných dealerů uvědomuje, že kdyby jim v tom žádná bruselská legislativa nebránila, vůbec žádná, pak by se někteří výrobci/importéři chovali ještě „diktátorštěji“.

Všechny automobilky se ocitají pod finančním tlakem vzhledem k tvrdým emisním limitům, poklesu odbytu, rostoucí konkurenci atd., a některé to dokonce možná ani nezvládnou. Tak či tak od nich nelze očekávat nějakou dosud neuplatňovanou vstřícnost, nebo jak to lépe nazvat, vůči svým dealerům.

Autorizovaní prodejci/obchodníci a koneckonců i autorizované servisy musí tvrdě hájit svoje zájmy. Na národní úrovni prostřednictvím svazů jako je SAČR a sdružení dealerů dané značky, v Bruselu pak prostřednictvím zastřešujícího sdružení.

Vždyť prodej a servis automobilů v ČR se do značné míry řídí i právem komunitárním (EU). Pokud by dealery důsledně neprosazovali alespoň některé klíčové požadavky, nechali to být, pak je jejich budoucnost, dokonce pro mnohé i existence, přinejmenším ohrožená. Zbytečně.

Nicméně někteří čeští dealery to vidí poněkud jinak. Jestli mají pravdu, to ukáže budoucnost. Ne příliš vzdálená. Někteří prostě mají strach. To lze pochopit. Být v současnosti autorizovaným obchodníkem s automobily je opravdu nelehké. Jenomže v důsledku obav ve vztahu s výrobcí/importéry si nechat neúnosně diktovat, nedržet pospolu třeba v rámci značkového sdružení – to je cesta, která k něčemu lepšímu nevede. Smysluplnou budoucnost představuje jen rozumná, vzájemně se respektující a prospěšná spolupráce výrobců/importérů a jejich dealerů.

4. LITERATURA

- [1] LHOTÁK, J. Bloková výjimka a její dopad na prodej a servis motorových vozidel. *Soudní inženýrství*. 2006, 17(4). 199–202. ISSN 1211-443X.

Správná citace:

LHOTÁK, J. Můžou prodejci automobilů a autorizované i nezávislé autoservisy počítat s novou blokovou výjimkou? *Soudní inženýrství*, 2020, 31(4), 3–6. DOI: <http://dx.doi.org/10.13164/SI.2020.4.3>. ISSN 1211-443X.