

# Originální, značkový či neznačkový náhradní díl?

Vraťme se zpět k problematice volné hospodářské soutěže a nově platných pravidel do roku 2023 v oblasti aftermarketu.

**D**ne 31. května 2010 skončila platnost Nařízení Evropské komise č. 1400/2002, která upravovala částečně právní rámec pro distribuci náhradních dílů v oblasti aftermarketu, stejně tak i pravidla opravy motorových vozidel. Nová pravidla byla právně zakotvena v nařízení Evropské komise č. 461/2010, o blokové výjimce pro odvětví motorových vozidel, dále v odvětvových pokynech o vertikálních dohodách a jednání ve vzájemné shodě v oblasti prodeje a oprav motorových vozidel a v oblasti distribuce náhradních dílů pro motorová vozidla, nařízení Evropské komise č. 330/2010, o blokové výjimce omezení vertikálních dohod a obecných pokynů pro vertikální dohody, s platností do roku 2023.

Abychom mohli lépe pochopit celou problematiku výroby dopravní techniky a náhradních dílů včetně servisu, představme si toto odvětví jako jednu velkou celosvětovou továrnu s ročním mnohasetmiliardovým obratem. Každá výrobní sekce přitom realizuje vlastní obchodně politickou, vývojovou a výrobní strategii, které se mohou dostávat i do rozporu s pravidly volné hospodářské soutěže.

V tomto směru prosazení a úprava práv na koexistenci s aftermarketem, práva volného rozhodování koncového zákazníka, stejně tak i práva na volný pohyb dílů a dostupnost technických informací, ve vyjednávání s takovým gigantickým partnerem, vyžaduje vždy velké nasazení, ale i soustředění skupin specialistů v oboru včetně právníků, kteří zpracovávají podklady pro rozhodování na vrcholové úrovni EK. Takový profesní tým vyžaduje i ekonomické zabezpečení, takže tato příprava a zpracování není ani levnou, a stejně tak ani profesionálně jednoduchou záležitostí.

Proto došlo k soustředění odborných sil a finančních prostředků díky založení sdružení doposud stávajících a nezávisle pracujících asociací v oboru aftermarketu a opravárenství, které se sjednotily pod jednotným sloganem „Právo na opravu“ (Right to Repair Campaign). Zároveň se stala i reprezentantem a nadnárodním partnerem při jednání o této problematice v Evropské unii s cílem prosazovat svobodný a volný obchod v oblasti automobilových součástek, dílenského vybavení a volného přístupu k technickým informacím pro opravy. Jako velmi zajímavá se v této souvislosti jeví podpora ze strany firem z České republiky, která se co do přístupu k problematice držela mezi nejaktivnějšími podporovateli této iniciativy. V imaginárním pořadí jí patří poměrně velmi dobrá osmá pozice.



### Členové sdružení jsou:

**AIRC** – Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie

**CECRA** – European Council for Motor Trades and Repairs

**EGEA** – European Garage Equipment Association

**FIA** – Fédération Internationale de l'Automobile

**FIGIEFA** – International Federation of Automotive Aftermarket Distributors (zde je Česká republika zastoupena členy Sdružení importérů a výrobců součástí automobilů a servisní techniky – SISA, která na této úrovni prezentuje zájmy nejen českých distributorů, ale i výrobců)

**FIRM** – International Federation of Engine Remanufacturers and Rebuilders

### Co v praxi znamenají nová pravidla Evropské komise?

1) upravují a definují obecný mechanismus platnosti pravidel

2) definují obchodování s náhradními díly a vybavením

3) určují pravidla pro servis, údržbu a opravy v průběhu záruční doby

4) definují přístup k technickým informacím  
Definice funkčnosti pravidel, nařízení o blokových výjimkách, respektive pokyny pro sektor, jsou spíše souborem právních vysvětlení a určitých kodexů, které by měly být dodržovány v případě posuzování skutečností, zda byla pravidla volné soutěže dodržena nebo porušena. Přestože se dále nebudeme touto oblastí blíže zabývat, je na tomto místě nutné připomenout, že jsou velmi důležitá pro rozhodování národních úřadů pro ochranu hospodářské soutěže v rámci EU.

**Obchodování s náhradními díly a vybavením zavádí definici originálního dílu a nově i definici dílů odpovídající kvality, dále volnost realizace dodávek náhradních dílů a vybavení pro automobilový aftermarket, definuje volnost nákupu dílů a vybavení včetně přístupu k tzv. vázaným dílům výrobců vozidel.**

Dle definice Evropské komise je považován za „originální díl nebo vybavení“ takový

výrobek, který je vyroben v souladu se specifikací a výrobními normami určených výrobcem vozidel pro výrobu dílů nebo vybavení pro montáž jeho vozidel. V praktickém pojetí jde tedy o:

■ **díly vyrobené ve vlastních výrobních závodech výrobců vozidel**

■ **díly vyrobené výrobcí dílů, které jsou dodávány výrobcům vozidel pro montáž vozidel nebo pro distribuci členům autorizovaných sítí**

■ **díly vyrobené nezávislými výrobcí dílů a díly, které jsou dodávány nezávislému trhu náhradních dílů za předpokladu, že jsou vyrobeny v souladu se specifikacemi výrobce vozidla.** Tato skutečnost může nastat například tehdy, když výrobce dílů vyrábí nebo vyráběl díly pro výrobce vozidel. Tyto díly nesou pouze obchodní značku výrobce dílů. Výrobci vozidel dodávají své autorizované síti vlastní značkové náhradní díly, třebaže jsou většinou vyráběny dodavateli originálního vybavení. V tomto směru nesmí být omezen výrobce náhradních dílů v možnosti umístění své obchodní značky na daném dílu (a to exkluzivně nebo současně jako dvojité označení značkou).

Pokud budeme hovořit o „dílech odpovídající kvality“, musejí být na dostatečně kvalitativně vysoké úrovni, aby při jejich použití nebyla ohrožena pověst autorizované sítě servisů (opravářů).

**V tomto směru nastává velmi důležitá změna, kdy důkazní břemeno (že díl nesplňuje tento požadavek) nese výrobce vozidel, který musí předložit důkazní materiál o těchto dílech, pokud chce opraváře odradit od nákupu těchto dílů! Podle této definice tak může díl odpovídat kvalitě náhradních dílů konkrétního rozsahu dodávaného výrobcem vozidel své autorizované síti včetně náhradních dílů z tzv. „ekonomické řady“ výrobce vozidla.**

Důležitá je i skutečnost, že nezávislé autoopravny (které nejsou součástí franšizové sítě autorizovaných servisů) nejsou povinny akceptovat rozhodnutí výrobců vozidel,

pokud chce výrobce vozidel bojovat proti konkrétnímu použití určitého dílu.

Samozřejmě výrobci originálních a značkových dílů (nově v definici – dílů odpovídající kvality) mají zájem o prezentaci technické kvality svých výrobků, proto provádějí pravidelné certifikace kvality výrobků a systému výroby. Proto i EK zcela správně vydala požadavek na pravidelnou certifikaci těchto výrobců.

Pokud jde o **Volnost realizace dodávek náhradních dílů a vybavení pro automobilový aftermarket**, dochází k dalšímu rozšíření právní ochrany v oblasti nové legislativy. Zatímco původní nařízení o blokové výjimce č. 1400/2002 definovalo oblast hospodářské soutěže tím, že výrobci vozidel již nemohou zakazovat svým výrobcům originálního vybavení dodávat své výrobky jako náhradní díly nezávislým distributorům, je nový právní rámec rozšířen i o oblast know-how, tedy průmyslového vlastnictví a dále poskytuje širší práva výrobcům komponentů při jednání s výrobcí vozidel (s ohledem na přímo související náklady s vývojem komponentu, náklady na nářadí, výrobní náklady komponentů, stejně tak i možnosti následné distribuce).

Pokrok je vidět také v oblasti **Volnost nákupu dílů a vybavení**. Nezávislí opraváři mají možnost volně nakupovat a používat jakékoli díly nebo vybavení pro opravy a údržbu vozidel, pokud splní zákonem stanovené podmínky – tedy bezpečnost výrobku a nově i s ohledem na ochranu životního prostředí.

Dalším průlomovým článkem je v nové legislativě skutečnost, že autorizované servisy musely v minulosti odebírat náhradní díly pouze z distribuční sítě výrobce automobilu, zatímco nyní mají právo pořizovat „originální díly“ nebo „díly odpovídající kvality“ od dodavatelů dílů nebo nezávislých distributorů.

V minulosti se řada autorizovaných servisů odvolávala především na skutečnost, že při ztrátě předepsaného objemu nákupu ztratí cenovou a odběratelskou pozici. Pravdivost tohoto tvrzení však byla a stále je nanejvýš sporná. Proto nová právní úprava EK řeší

tento problém tím, že byla zrušena minimální prahová hodnota odběru třiceti procent jako podílu na trhu a nově již není definována.

„Výmluvy“ tohoto typu nejsou ze strany autorizovaných servisů přinejmenším již v roce 2011 na místě. Naopak ve prospěch autorizovaných servisů otevřela EK další právní podporu pro tuto činnost tehdy, pokud autorizovaný servis provádí i opravy dalších značek vozidel. V tomto směru mu v rámci pravidel volné hospodářské soutěže ze strany výrobce vozidel nemůže být bráněno ve volném nákupu náhradních dílů, pokud odpovídají technickým a právním normám.

Přístup k „vázaným“ dílům výrobců vozidel řeší i právní otázku uvolnění prodeje náhradních dílů pro nezávislý aftermarket, tedy u výrobků, kde jsou veškerá práva a duševní vlastnictví majetkem výrobce vozidel nebo pokud tyto díly přímo vyrábí. Nová právní úprava stanovuje, že výrobci vozidel nesmějí bránit svým autorizovaným prodejčům v dalším prodeji náhradních dílů nezávislým opravnám, či prodejčům náhradních dílů. Také v tomto směru lze hodnotit velký právní pokrok, i když je svým obsahem částečně omezen, protože z hlediska volné soutěže by měli mít přístup k těmto dílům všechny právní subjekty, kteří se zabývají oblastí distribuce náhradních dílů včetně oprav vozidel, a to na úrovni velkoobchodních dodávek, které by dále otevřely volnou soutěž s autorizovanými opravami.

Tato právní pasáž obsahuje i další ustanovení pro regulaci vztahu mezi výrobcem automobilu a jeho autorizovanou prodejní a servisní sítí. Jsou zde definována pravidla typu „distribuční smlouvy na nová vozidla“, „tedy pro firmy, které jsou oficiálními prodejními koncesionáři výrobce automobilů“, dále „distribuční smlouvy na náhradní díly“, kde se zavádí nový pojem tzv. autorizovaného distributora dílů, stejně tak i „smlouva na servis, údržbu a opravy“, která má souvislost s novým právním pojmem tzv. „autorizovaný opravce“.

Z hlediska hodnocení nových právních forem by bylo v současné době předčasné jakékoliv další hodnocení, protože další vývoj ukáže vlastní praxe zavádění pravidel do života, tedy od počátku roku 2011. Je však nutné zdůraznit, že v tomto směru dosáhla EK pod tlakem odborné veřejnosti závažného právního i ekonomického úspěchu, který bude prospěšný především pro vlastní koncové uživatele, tedy motoristy. To je třeba vyhodnotit jako velké pozitivum v činnosti komise. Na tomto místě je třeba poděkovat také tuzemskému sdružení SISA, které se jako člen FIGIEFA spolupodílelo svými názory, náměty a připomínkami na vzniku nové formy evropského právního kodexu.

**Přístup k technickým informacím** je dalším velkým krokem EK, která uznává v oblasti aftermarketu činnost tzv. „nezávislých operátorů“ (nezávislých opraven a distributorů dílů), která rozšiřuje spotřebiteli výběr volby oprav a dodávek dílů při zachování konkurenceschopných cen oprav tlakem na autorizované sítě značkových servisů.

Aby byl tento cíl uskutečněn, bylo nutné stanovit další okruh pravidel v oblasti prodejních služeb tak, aby měli všichni provozovatelé k dispozici potřebné technické informace pro provádění oprav a údržby dopravní techniky. Proto byl do nového zákona o hospodářské soutěži zakotven princip odmítnutí přístupu k technickým informacím, při jehož porušení se bude postupovat podle pravidel Smlouvy pro řešení otázek omezení hospodářské soutěže.

Tento bod je důležitý pro nezávislé autoservisy a distributory, protože veškeré informace a sdělení členům autorizovaných sítí musejí být k dispozici také nezávislým provozovatelům. Pokud vynecháme právní komentář k jednotlivým ustanovením a částem nařízení, v praxi to znamená přístup k informacím pro realizaci diagnostiky, servisu, kontroly, pravidelného sledování, realizaci oprav, přeprogramování či opakované inicializace vozidla. Za tyto technické informace se považují například jedno-

značná identifikace vozidla, servisní příručky, technické návody, informace o komponentech a diagnostice, schémata vedení, chybové a diagnostické kódy (včetně specifických kódů výrobce), identifikační čísla kalibrace softwaru pro typ vozidla, informace o nástrojích a vybavení, informace o záznamech a testovací údaje.

### Závěrem trocha polemiky...

V praxi poskytuje nová právní úprava koncovému uživateli volbu výběru, v jaké síti autoopraven nechá svého „plechového miláčka“ opravit. V tomto směru by měl obdržet stejnou kvalitu služeb s garancí za realizovanou opravu, stejně tak i za komponenty použité při opravě.

Z hlediska současné praxe v České, ale i Slovenské republice, tedy opět v Česko-Slovensku, kde problematika v oblasti autoopravenství zaznamenává přibližně stejný vývoj, budeme muset v nadcházejících letech stále počítat s řadou letitých nešvarů jak u autorizovaných, tak nezávislých autoopraven, stejně tak i u distributorů náhradních dílů.

### Nejčastější nešvary

- nerealizované, přesto fakturované úkony
- použité levné neznačkové díly (nižší kvality), přesto cena odpovídá značkovým dílům
- nižší práh morální zodpovědnosti za realizované opravy
- úroveň dílenského vybavení při stále sofistikovanější úrovni nových automobilů

Startovací pozice do roku 2011 je tak prakticky pro všechny stejná a bude zajímavé, jak se s tím vyrovnají v nadcházejícím období koncoví zákazníci, síť autorizovaných autoopraven a distributorů, stejně tak i nezávislí autoopraváři a distributoři. Ale to je již téma na jiné hodnocení.

Článek je pouze odkazem na nová zákonná opatření, nikoliv doslovným výkladem jednotlivých ustanovení.

Karel Horejš, foto baj