



## POGOSTA VPRAŠANJA O UPORABI PROTIMONOPOLNIH PRAVIL EU V SEKTORJU MOTORNIH VOZIL

27. avgust 2012

Po sprejetju nove uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila<sup>1</sup> in dopolnilnih smernic<sup>2</sup> so službe Komisije prejele vrsto vprašanj, ki se nanašajo na uporabo novega okvira za distribucijo in popravilo motornih vozil ter na distribucijo nadomestnih delov za motorna vozila. Najpogostejša vprašanja in tista, ki bi tudi sicer lahko bila zanimiva za širšo javnost, so spodaj navedena skupaj z odgovori in pojasnili.

Najpogostejša vprašanja so zgolj dodatek k dopolnilnim smernicam in jih ne nadomestijo. Njihov namen je zlasti podjetjem in posameznikom, ki delujejo v zadevnem sektorju, ter osebam, ki delujejo na področju pravosodja, pomagati razumeti, kako Generalni direktorat Komisije za konkurenco pristopa k posameznim vprašanjem v zvezi s trgi motornih vozil<sup>3</sup>. Niso zakonodajno besedilo in ne vplivajo na to, kako evropska sodišča razlagajo člena 101 in 102 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Prav tako ne posegajo v to, kako Komisija uporablja člena 101 in 102 v posebnih okoliščinah posameznega primera.

Najpogostejša vprašanja so razdeljena na več splošnih tematik: spoštovanje jamstev, servisiranje v okviru najemne pogodbe, dobava nadomestnih delov, uporaba/nakup orodja, dostop do tehničnih informacij in dostop do mrež pooblaščenih serviserjev.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) št. 461/2010 z dne 27. maja 2010 o uporabi člena 101(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj v sektorju motornih vozil. UL L 129, 28.5.2010, str. 52; glej <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:SL:PDF>.

<sup>2</sup> Dopolnilne smernice o vertikalnih omejitvah v sporazumih o prodaji in popravilih motornih vozil ter distribuciji nadomestnih delov za motorna vozila. UL C 138, 28.5.2010, str. 16.; glej <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:SL:PDF>.

<sup>3</sup> Ta najpogostejša vprašanja se nanašajo zlasti na omejitve v sektorju motornih vozil, zaradi katerih v določenih okoliščinah sporazum med proizvajalcem vozil in njegovimi pooblaščenimi trgovci ali serviserji (oziroma z dobavitelji nadomestnih delov, orodja za popravljanje ali diagnostične opreme, sestavnih delov za prvo montažo motornih vozil ali druge opreme) lahko pomeni kršitev pravil EU o konkurenci. Na splošno tak položaj nastane, ker: (1) je verjetno, da bo zadevna omejitev okrepila protikonkurenčne učinke sporazumov med dobaviteljem motornih vozil in njegovimi pooblaščenimi trgovci ali serviserji in distributerji nadomestnih delov in bodo zato obravnavani na podlagi člena 101(1) PDEU; (2) zaradi dobaviteljevega tržnega deleža ni verjetno, da bi za zadevne sporazume veljale skupinske izjeme in (3) za zadevne sporazume v posameznih primerih verjetno ne bo veljala izjema iz člena 101(3) PDEU. V nekaterih drugih primerih posebno ravnanje, navedeno v teh pogosto zastavljenih vprašanjih, lahko pomeni kršitev prepovedi zlorabe prevladujočega položaja podjetja na podlagi člena 102 PDEU. Pogosto zastavljena vprašanja obravnavajo tudi ravnanja oziroma sporazume, ki najverjetneje niso v nasprotju s pravili EU o konkurenci. V vsakem primeru je treba uporabo navedenih pravil za vsak primer posebej proučiti ob upoštevanju dejanskega stanja in pravnih okoliščin.

## GARANCIJE

Dopolnilne smernice določajo splošno načelo, da za sporazume o kakovostni selektivni distribuciji lahko velja izjema na podlagi pravil EU o konkurenci, če se garancija proizvajalca ne pogojuje s tem, da mora končni uporabnik servisna in vzdrževalna dela, ki niso zajeta v garanciji, opraviti v okviru proizvajalčevih pooblaščenih servisnih mrež<sup>4</sup>. Enako velja za garancijske pogoje, ki ne smejo zahtevati uporabe nadomestnih delov proizvajalčeve blagovne znamke za menjave, za katere ne velja garancija. Zaradi teh dveh omejitev, ki sta v nadaljnjem besedilu navedeni kot omejitev glede servisiranja in omejitev glede nadomestnih delov, sporazum med proizvajalcem vozil in njegovimi pooblaščenimi trgovci ali serviserji najverjetneje krši pravila EU o konkurenci. Utemeljitev za to splošno načelo je, da tako ravnanje lahko povzroči omejevanje dostopa neodvisnim serviserjem ali onemogočanje alternativnih možnosti za proizvodnjo in distribucijo nadomestnih delov, kar na koncu lahko vpliva na ceno, ki jo potrošniki plačajo za storitve popraviljanja in vzdrževanja.

Zastavljena so bila vprašanja glede področja uporabe tega splošnega načela in ali se uporablja v posebnih okoliščinah. Nekatera vprašanja so se nanašala tudi na to, ali se potrošniku lahko prepreči uveljavljanje garancije na vozilu, ki ga je kupil od pooblaščenega trgovca v drugi državi članici EU.

Odgovori v nadaljevanju ne vplivajo na uporabo nacionalne zakonodaje o varstvu potrošnikov, ki morebiti nalagajo posebne obveznosti in dajejo posebne pravice. Prav tako se ne uporabljajo za tako imenovane „programe velikodušnosti“, prek katerih dobavitelj vozil<sup>5</sup> naroči svojim trgovcem, da nekatere pomanjkljivosti odpravijo brezplačno tudi po izteku garancijskega roka.

### **1. Ali je ocena omejitev glede servisiranja ali nadomestnih delov odvisna od tega, ali so navedene v kupoprodajni pogodbi ali v servisni oziroma garancijski knjižici?<sup>6</sup>**

Ne. V praksi ni nujno, da je omejitev glede servisiranja ali nadomestnih delov določena v kupoprodajni pogodbi. Lahko je v drugem dokumentu, na primer v servisni ali garancijski knjižici. Ocena omejitev načeloma ni odvisna od tega, kateri dokument jih vsebuje.

Ne glede na to, kje je navedena omejitev, potrošniki zaradi nje najverjetneje menijo, da se garancija razveljavi, če servisiranje opravi neodvisen serviser ali če se uporabijo nadomestni deli alternativnih blagovnih znamk. Zaradi tega je verjetno, da pride do izključitve takšnih izvajalcev oziroma se zaprejo alternativne distribucijske poti za nadomestne dele.

<sup>4</sup> Glej odstavek 69 dopolnilnih smernic, sprotna opomba 2, zgoraj.

<sup>5</sup> Izraz „dobavitelj vozil“ v tem dokumentu običajno pomeni proizvajalce vozil, lahko pa, kadar je to primerno glede na sobesedilo, vključuje tudi druge vrste akterjev na trgu, kot so uvozniki ali glavni distributerji (v odnosu do poddistributerjev).

<sup>6</sup> Vprašanja od 1 do 3 temeljijo na razumevanju, da sta podpis pogodbe o nakupu oziroma predaja garancijske knjižice končnemu potrošniku del sporazuma med proizvajalcem in trgovcem oziroma se nanj nanašata, ter se zato lahko obravnavata na podlagi člena 101 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Ta vprašanja ne obravnavajo primerov, v katerih je trgovec sestavni del proizvajalčeve skupine (npr. hčerinska družba proizvajalca).

**2. Ali je ocena omejitev glede servisiranja ali nadomestnih delov drugačna, če so te zapisane v razširjeni garanciji, ki jo izda pooblaščen mreža ob prodaji vozila ali takoj zatem?**

Ne. Dejstvo, da omejitve glede servisiranja ali nadomestnih delov niso določene v garanciji proizvajalca vozil, ampak v razširjeni garanciji pooblaščen mreže ob prodaji vozila (ali kmalu zatem), običajno ne spremeni ocene teh omejitev.

Prav tako kot proizvajalci vozil in njihovi uvozniki so tudi trgovci in pooblaščen serviserji v okviru selektivnega distribucijskega sistema pogodbeniki mreže sporazumov. Če se pogodbeniki dogovorijo, da bodo ponudili garancijo in ta vsebuje omejitve glede servisiranja ali nadomestnih delov, bo tak dogovor najverjetneje izključil neodvisne serviserje izvajalcev oziroma zaprl alternativne distribucijske poti za nadomestne dele. Zato obstaja verjetnost, da garancija povzroči ali okrepi protikonkurenčne učinke sporazumov med dobaviteljem vozil ter njegovimi pooblaščenimi serviserji in distributerji nadomestnih delov.

**3. Ali je ocena omejitev glede servisiranja ali nadomestnih delov drugačna, če so te zapisane v razširjeni garanciji, ki jo dobavitelj vozil (oziroma pooblaščen mreža ob prodaji vozila ali takoj zatem) zagotovi prek tretje osebe, na primer zavarovalnice?**

Ne. Dejstvo, da dobavitelj vozil (oziroma pooblaščen mreža ob prodaji vozila ali takoj zatem: glej vprašanje 2 zgoraj) garancijo, ki vsebuje omejitve glede servisiranja ali nadomestnih delov, zagotovi prek tretje osebe (običajno je to zavarovalnica), načeloma ne spremeni ocene teh omejitev.

Dejstvo, da je garancija, ki vsebuje omejitve glede servisiranja ali nadomestnih delov, zagotovljena prek tretje osebe, ne spremeni analize iz dopolnilnih smernic. Odločilni element je, ali je omejitev glede servisiranja ali nadomestnih delov dejavnik pod nadzorom enega ali več pogodbenikov mreže selektivnih distribucijskih sporazumov<sup>7</sup> in ali je zato verjetno, da bi njeno izvajanje izključilo neodvisne serviserje oziroma zaprlo alternativne distribucijske poti za nadomestne dele.

**4. Ali je ocena omejitev glede servisiranja ali nadomestnih delov drugačna, če so te navedene v „razširjeni“ garanciji, ki jo potrošnik pri pooblaščenem serviserju ali dobavitelju vozila kupi nekaj let po nakupu vozila?**

Da. Za takšno garancijo je na splošno malo verjetno, da povzroči kršitev pravil EU o konkurenci.

Nekaj let po nakupu vozila pooblaščen trgovci nimajo več tako privilegiranega dostopa do svojih strank kot v obdobju takoj po nakupu, zato je precej manj verjetno, da bi alternativnim ponudnikom razširjenih garancij, kot so verige neodvisnih serviserjev in zavarovalnice, kakšne ovire preprečevale ponujanje njihovih proizvodov lastnikom vozil. V takšnih okoliščinah se ne zdi verjetno, da bi bil dostop neodvisnih serviserjev znatno omejen, tudi če bi garancija dobaviteljev vozil ali

---

<sup>7</sup> Na splošno je malo verjetno, da bi takšna omejitev glede servisiranja ali nadomestnih delov prinesla koristi zavarovalnici.

njihovih pooblaščenih mrež vsebovala omejitve glede servisiranja ali nadomestnih delov<sup>8</sup>.

**5. Ali mora potrošnik imeti možnost uveljavljanja garancije za vozilo, ki ga je kupil pri pooblaščenem trgovcu v drugi državi članici EU?**

Da, vendar glede obsega garancije lahko veljajo nekatere omejitve.

Če dobavitelji vozil ne upoštevajo garancij za vozila, ki jih potrošniki kupijo pri pooblaščenih trgovcih v drugih državah članicah, oziroma svojih pooblaščenih serviserjev pogodbeno ne zavežejo k izvedbi garancijskih popravil na takšnih vozilih, to pomeni omejevanje prodaje in je zadevni selektivni sporazum o distribuciji najverjetneje v nasprotju s pravili EU o konkurenci<sup>9</sup>.

Enaka utemeljitev velja pri brezplačnem servisiranju ali delih, opravljenih zaradi odpoklica izdelkov<sup>10</sup>. Utemeljitev se ne spremeni, če potrošnik vozilo kupi prek pooblaščenega posrednika. V zvezi z garancijami za vozila, kupljena pri pooblaščenih trgovcih v drugih državah članicah, prav tako ne bi smeli biti potrebni dodatni administrativni postopki, ki povzročajo zamude pri izvedbi del.

Vendar pa je treba opozoriti, da se garancijski pogoji v državah članicah lahko razlikujejo, in da dobavitelji vozil v priporočeno prodajno ceno vozila običajno vključijo stroške upoštevanja določenega nabora garancijskih pogojev. Če se vozilo izvozi, lahko dobavitelj vozil upravičeno uveljavi pogoje izvirne garancije za vozilo in tako ni zavezan zagotoviti ugodnejših garancijskih pogojev, ki morda spremljajo vozila, prodana v državi članici uvoza.

Treba je tudi omeniti, da je program mobilnosti, ki ga potrošnik plača ločeno, lahko omejen na določeno državo članico.

<sup>8</sup> Zato je malo verjetno, da bi se zaradi takšnih garancij selektivni distribucijski sporazumi obravnavali po členu 101 PDEU.

<sup>9</sup> Ti sporazumi se verjetno obravnavajo na podlagi člena 101 PDEU. Poleg tega za sporazume verjetno ne bo veljala izjema na podlagi Uredbe Komisije (EU) št. 330/2010 o uporabi člena 101(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj (UL L 102, 23.4.2010, str. 1–7), saj bi zadevne določbe pomenile omejitev prodaje v smislu člena 4(b) oziroma 4(c), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:SL:PDF>. Glej tudi odstavek 50 in zlasti opombo 4 smernic o vertikalnih omejitvah; UL C 130, 19.05.2010, glej: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:SL:PDF>. Poleg tega zanje verjetno ne bo veljala izjema iz člena 101(3) PDEU. Glej tudi sodbo Sodišča Evropskih skupnosti z dne 10. decembra 1985 v zadevi 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches* proti *SA DK Investment in drugim*.

<sup>10</sup> Če proizvajalci vozil ne opravijo brezplačnih servisnih del ali popravil zaradi odpoklica izdelkov na vozilih, ki jih potrošniki kupijo pri pooblaščenih trgovcih v drugih državah članicah, ali če svojih pooblaščenih serviserjev pogodbeno ne zavežejo k izvedbi del v zvezi z odpoklicem vozil, bi to prav tako pomenilo omejitev prodaje in bi bili selektivni sporazumi o distribuciji verjetno v nasprotju s pravili EU o konkurenci.

6. **Ali je ocena omejitev glede nadomestnih delov drugačna, če proizvajalec vozil za dela, ki jih ne krije garancija, zahteva uporabo nadomestnega dela (na primer maziva) določenega dobavitelja (namesto določitve, da je treba uporabiti njegovo lastno blagovno znamko nadomestnih delov)?**

Na splošno ne. Za takšno omejitev je verjetno, da povzroči kršitev pravil EU o konkurenci.

Enako kot pri omejitvi glede nadomestnih delov, ko je pogoj za veljavnost garancije uporaba nadomestnih delov proizvajalca vozila, tudi pri omejitvi glede nadomestnih delov, da se zahteva (in ne le priporoča) uporaba nadomestnih delov določenega proizvajalca, najverjetneje izključuje neodvisne serviserje oziroma zapira alternativne distribucijske poti za nadomestne dele.

Vendar pa proizvajalec vozila lahko upravičeno zavrne upoštevanje garancije, če je stanje, ki je vzrok za zadevni zahtevek, vzročno povezano z okvaro nadomestnega dela drugega dobavitelja.

## **NAJEM**

Pogodbe o najemu niso zajete v splošnih pravilih EU o vertikalnih sporazumih<sup>11</sup>. Prav tako ne spadajo v področje uporabe Uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila<sup>12</sup>. Sporazumi med lizinski podjetji in zasebnimi vozniki niso zajeti v področje uporabe člena 101 PDEU. Kljub temu je pogosto naslednje vprašanje:

7. **Ali lahko ob najemu vozila pri podjetju, ki je povezano z dobaviteljem vozila, to podjetje določi, da je treba servisiranje opraviti v okviru dobaviteljeve pooblašene mreže in/ali uporabiti izključno nadomestne dele blagovne znamke dobavitelja vozila?**

Da, razen če (ali ko) je gotovo, da bo lastništvo vozila po preteku obdobja najema preneseno z lastnika na najemnika.

Dokler ni gotovo, da bo lastništvo vozila preneseno na najemnika, ima lizinsko podjetje interes, da vzdržuje preostalo vrednost vozila, zato lahko vozilo upravičeno ovrednoti višje, če je bilo vedno servisirano v pooblašeni servisni mreži in so se pri tem uporabljali izključno nadomestni deli blagovne znamke dobavitelja vozila.

Nasprotno pa v primeru, da je prenos lastništva gotov (ker tako določa pogodba oziroma veljavna zakonodaja ali ker se najemnik odloči izkoristiti takšno možnost), se lizinsko podjetje načeloma ne more sklicevati na poseben interes v zvezi s preostalo vrednostjo vozila, zaradi katerega bi bilo upravičeno najemniku naložiti omejitve glede uporabe storitev neodvisnih serviserjev oziroma alternativnih nadomestnih delov. Pri tem je lizinsko podjetje v enakem položaju, kot bi bilo običajno v primeru navadne kupoprodajne pogodbe.

<sup>11</sup> Smernice o vertikalnih omejitvah, odstavek 26, glej opombo 9.

<sup>12</sup> Glej člen 2 Uredbe.

## **NADOMESTNI DELI**

Za dobavo nadomestnih delov veljajo tri nedopustne določbe za ta sektor iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila<sup>13</sup>. Kljub temu so pogosta vprašanja v zvezi z dobavo nadomestnih delov neodvisnim in pooblaščenim serviserjem.

### **8. Lahko dobavitelj vozil ponudi premije in popuste za nadomestnih delov edinega proizvajalca<sup>14</sup> pod pogojem, da dobavlja tudi nadomestne dele, pri katerih obstaja konkurenca?**

Uredba o skupinski izjemi za motorna vozila in dopolnilne smernice ne obravnavajo tega vprašanja. V nekaterih okoliščinah pogojni popusti lahko pomenijo zlorabo prevladujočega položaja in s tem privedejo do kršitve pravil EU o konkurenci.

V večini primerov so programi premij in popustov zakonit ter lahko spodbudno vplivajo na konkurenco serviserja, da proda več nadomestnih delov zadevne blagovne znamke. Vendar pa je potrebna previdnost v zvezi z nadomestnimi deli edinega proizvajalca, v zvezi s katerimi ima dobavitelj vozil prevladujoč položaj. Pogojevanje premij ali popustov s tem, da serviser kupuje nadomestne dele dobaviteljeve blagovne znamke tudi, kadar zanje obstaja konkurenca, lahko pomeni, da dobavitelj vozila zlorablja svoj prevladujoč položaj na enem trgu, da bi pridobil prednost na drugem<sup>15</sup>.

### **9. Ali dobavitelj vozil lahko zaveže svoje pooblaščen serviserje, da nadomestne dele alternativnih blagovnih znamk skladiščijo ločeno od nadomestnih delov njegove blagovne znamke?**

Na splošno da, če zadevnim serviserjem zaradi tega ni neupravičeno otežena uporaba nadomestnih delov alternativnih blagovnih znamk.

Dobavitelj vozil ima lahko upravičen interes, da zagotovi skladiščenje nadomestnih delov pri pooblaščenih serviserjih na urejen način, saj lahko hitra dostopnost pravih nadomestnih delov vpliva na to, kako potrošnik dojemata blagovno znamko. Dobavitelji vozil imajo lahko tudi upravičen interes zagotoviti, da se nadomestni deli alternativnih blagovnih znamk po pomoti ne uporabijo pri garancijskih popravilih oziroma pri servisnih paketih, katerih stroške nosi dobavitelj vozil.

Vendar pa takšne zahteve ne smejo neupravičeno zaplesti nadzora nad zalogami, zahtevati dodatnega skladiščnega prostora ali otežiti dostopa do takšne mere, da bi

<sup>13</sup> Glej člen 5 uredbe.

<sup>14</sup> Nadomestni deli edinega proizvajalca so nadomestni deli, ki jih je mogoče dobiti le od proizvajalca vozila ali članov njegovih pooblaščenih mrež; glej dopolnilne smernice, odstavek 22. Glej zgornjo opombo 2.

<sup>15</sup> To bi pomenilo kršitev člena 102 PDEU. Splošne smernice o uporabi člena 102 PDEU so na voljo v Sporočilu Komisije – Navodila glede prednostnih nalog izvrševanja Komisije pri uporabi člena 82 Pogodbe ES za izključevalna ravnanja, s katerimi prevladujoča podjetja zlorablajo svoj položaj (UL C 45, 24.2.2009, str. 7–20), glej <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:SL:PDF>. Glej zlasti oddelek o vezani in paketni prodaji.

serviserje to odvrčalo od uporabe nadomestnih delov alternativnih blagovnih znamk<sup>16</sup>. Primer omejitve, ki morda ni upravičena, je obveznost, ki jo dobavitelj vozil naloži svojim serviserjem, da morajo takšne nadomestne dele skladiščiti v posebnem skladiščnem prostoru ali da takšnih nadomestnih delov ne smejo skladiščiti v delavnicah.

#### **10. Ali pooblašteni serviser lahko zavrne dobavo nadomestnih delov edinega proizvajalca neodvisnim serviserjem?**

Na splošno da. Ni verjetno, da bi bila kršena pravila EU o konkurenci, če bi pooblašteni serviser zgolj enostransko zavrnil dobavo nadomestnih delov edinega proizvajalca neodvisnim serviserjem.

Večinoma je pooblaščenim serviserjem v interesu, da nadomestne dele prodajo neodvisnim serviserjem, saj s tem kujejo dobiček.

Če bi se pooblašteni serviser iz nekega razloga enostransko odločil, da nadomestnih delov ne bo prodajal neodvisnim serviserjem, ni verjetno, da bi s tem kršil pravila EU o konkurenci<sup>17</sup>. Neodvisni serviserji se za nakup nadomestnih delov edinega proizvajalca običajno lahko obrnejo na drugega pooblaščenega serviserja.

Če pa bi se člani sistema selektivne distribucije medsebojno sporazumeli, da nadomestnih delov edinega proizvajalca ne bodo prodajali neodvisnim serviserjem, bi bil zadevni sporazum verjetno protikonkurenčen<sup>18</sup>.

#### **11. V kakšnem primeru bi bil dobavitelj vozila zavezan dobaviti nadomestne dele neposredno neodvisnim serviserjem?**

Če bi neodvisni serviserji imeli velike težave pri pridobivanju nadomestnih delov edinega proizvajalca od pooblaščenih distributerjev za takšne dele, bi dobavitelj vozil s tem, ko jim takšnih delov ne bi dobavil neposredno, lahko kršil pravila EU o konkurenci.

Dobavitelji vozil svojim pooblaščenim serviserjem zagotovijo vse nadomestne dele, ki so potrebni za izvedbo popravil in vzdrževalnih del na motornih vozilih njihovih blagovnih znamk in so edina podjetja, ki lahko nekatere nadomestne dele zagotovijo serviserjem in distributerjem. Če neodvisni serviserji ne bi mogli pridobiti nadomestnih delov edinega proizvajalca od pooblaščenih distributerjev in bi dobavitelj vozil odklonil neposredno dobavo neodvisnim serviserjem, bi se lahko

<sup>16</sup> Zahteve s takšnim učinkom se lahko štejejo za posredno prepoved konkurence, katere vpliv je treba oceniti na podlagi Smernic o vertikalnih omejitvah. Glej zgornjo opombo 9.

<sup>17</sup> Člen 101 PDEU ne bi bil pomemben, ker odločitev proti prodaji nadomestnih delov ne bi izhajala iz kakšnega sporazuma. Člen 102 PDEU se na splošno ne bi uporabljal, saj ni verjetno da bi se za zadevnega pooblaščenega serviserja lahko štelo, da ima prevladujoč položaj na trgu.

<sup>18</sup> Tak sporazum bi verjetno zares spadal na področje uporabe člena 101 PDEU. Prav tako je treba opozoriti, da dobaviteljeva omejitev prodaje nadomestnih delov za motorna vozila s strani članov pooblaščenega mreže neodvisnim serviserjem pomeni nedopustno omejitev (glej člen 5(a) Uredbe št. 461/2010, glej zgornjo opombo 1) in je zato verjetno, da spada na področje uporabe člena 101 PDEU.

okrepili mogoči negativni učinki, ki izhajajo iz njegovih sporazumov s pooblaščenimi serviserji in/ali distributerji delov<sup>19</sup>. Zlasti onemogočen dostop do nadomestnih delov edinega proizvajalca bi lahko povzročil poslabšanje tržnega položaja neodvisnih izvajalcev, kar bi nazadnje povzročilo škodo potrošnikom.

**12. Ali dobavitelj vozil lahko več članom svoje pooblaščen mreže za distribucijo nadomestnih delov prepreči prodajo nadomestnih delov neodvisnim serviserjem, katerih posredniki pri nakupu so neodvisni distributerji nadomestnih delov?**

Na splošno ne. Če se pooblaščen distributer nadomestnih delov enostransko odloči proti prodaji neodvisnim serviserjem, ki kupujejo prek posrednikov, to ne pomeni kršitve pravil EU o konkurenci. Če pa bi dobavitelj vozil naročil distributerjem, da ne prodajajo prek agentov, bi njegovi sporazumi o distribuciji najverjetneje kršili pravila EU o konkurenci.

Večina dobaviteljev vozil za prodajo nadomestnih delov uporablja sisteme kakovostne selektivne distribucije. Za potrebe Uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila je neodvisne serviserje treba obravnavati kot končne uporabnike nadomestnih delov<sup>20</sup>. Če bi dobavitelj vozil svojim selektivnim distributerjem preprečil prodajo serviserjem, kadar ti uporabljajo storitve posrednikov, bi to pomenilo protikonkurenčno omejitev pasivne prodaje.

Posrednike je načeloma treba obravnavati kot podaljšek pogodbenika. Da se lahko šteje za posrednika, mora imeti navodila za nakup v skladu z določenim naročilom in ne sme trgovati z nadomestnimi deli, ki jih je kupil od članov sistema selektivne distribucije. Dobavitelj vozil lahko upravičeno naroči članom takšnega sistema, naj ne prodajajo podjetjem, ki nameravajo preprodajati zadevne nadomestne dele.

## **ELEKTRONSKA ORODJA**

Na trgih obstajata dve kategoriji elektronskih diagnostičnih orodij in orodij za popravila: orodja, povezana z zadevno blagovno znamko, ki jih proizvaja tretja oseba, vendar jih trži dobavitelj vozil, in druga orodja, ki so namenjena popravilom vozil več blagovnih znamk. Zastavljena so bila vprašanja v zvezi z obema vrstama orodij.

**13. Ali je v sporazumih med dobavitelji vozil in njihovimi pooblaščenimi servisnimi mrežami lahko določeno, da mora servisna mreža uporabljati natanko določena elektronska diagnostična orodja oziroma orodja za popravila ali opremo za popravilo vozil, servisiranje in vzdrževanje, čeprav so primerljiva orodja oziroma oprema na voljo tudi iz drugih virov?**

Na splošno da. Za takšno omejitev je malo verjetno, da povzroči kršitev pravil EU o konkurenci<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Ti sporazumi bi zato spadali na področje uporabe člena 101 PDEU. Če zadevni deli niso bili na voljo pri pooblaščenih distributerjih nadomestnih delov, bi nedobava takšnih delov v določenih okoliščinah lahko pomenila kršitev člena 102 PDEU.

<sup>20</sup> Člen 5(a) uredbe. Glej zgornjo opombo 1.

<sup>21</sup> V dopolnilnih smernicah (glej zgornjo opombo 2) je pojasnilo o razmerju med proizvajalci orodij in dobavitelji vozil. Glej zlasti odstavek 23 in 24.



Dogovor proizvajalca vozil s proizvajalcem orodja, da bo njegova pooblaščen servisna mreža uporabljala enako orodje oziroma enaka orodja najverjetneje pomaga doseči ekonomijo obsega. Obstaja tudi velika verjetnost, da se ob uporabi enakega orodja oblikujejo skupne rešitve za tehnične težave. Če vsi strokovnjaki uporabljajo enako orodje, to poleg tega lahko olajša njihovo usposabljanje. V večini primerov je torej določba, da morajo imeti pooblaščen serviserji dostop do določenega orodja, najverjetneje sprejemljivo kakovostno merilo<sup>22</sup>.

**14. Ali smernice glede dostopa do tehničnih informacij iz dopolnilnih smernic veljajo tudi za proizvajalce orodja, ki želijo imeti dostop do takšnih informacij, da bi lahko proizvajali orodja za popravilo vozil več blagovnih znamk?**

Ne. Pri odločanju, ali obstaja verjetnost, da bo zadrževanje tehničnih informacij povzročilo kršitev pravil EU o konkurenci, dopolnilne smernice razlikujejo med tehničnimi informacijami, ki se na koncu uporabljajo za popravilo in vzdrževanje motornih vozil, in tehničnimi informacijami, ki se uporabljajo za druge namene, na primer za proizvodnjo orodja<sup>23</sup>.

V zvezi z dostopom do tehničnih informacij in orodij za neodvisne serviserje je namen dopolnilnih smernic preprečiti, da bi proizvajalci vozil razlikovali med svojimi pooblaščenimi serviserji in neodvisnimi serviserji pri zagotavljanju osnovnih informacij pod izključnim nadzorom proizvajalca vozil, ki niso na voljo iz drugih virov<sup>24</sup>. Cilj dopolnilnih smernic je zato zagotoviti, da imajo neodvisni serviserji dostop do servisnih orodij za popravila vozil določene blagovne znamke pod enakimi pogoji kot člani pooblaščenih mrež.

Sporazumi med proizvajalcem vozil in proizvajalcem orodja spadajo na področje splošnih pravil EU o konkurenci in jih je treba oceniti temu ustrezno<sup>25</sup>.

## **DOSTOP DO TEHNIČNIH INFORMACIJ**

Kljub obsežnim pojasnilom na to temo v dopolnilnih smernicah<sup>26</sup> sta tako Komisija kot nacionalni organi za konkurencu prejeli vprašanja v zvezi z varnostjo in zaščito, določanjem cen in podatki o vzdrževanju vozila.

**15. Ali proizvajalec vozila lahko zavrne dostop do tehničnih informacij neodvisnim izvajalcem zaradi varnosti ali zaščite?**

Ob predpostavki, da je proizvajalec vozila najverjetneje edini vir za celoten obseg tehničnih informacij, ki se nanašajo na vozila njegovih blagovnih znamk (in sporazumi o dobavi takšnih informacij tako ne morejo uživati ugodnosti varnega

<sup>22</sup> Zaradi te omejitve torej sporazumi med proizvajalcem in serviserjem ne spadajo na področje uporabe člena 101(1) PDEU.

<sup>23</sup> Glej odstavek 65, zlasti 65(d) dopolnilnih smernic; glej zgornjo opombo 2.

<sup>24</sup> V tem primeru sporazumi o pooblaščenih servisih spadajo na področje uporabe člena 101 PDEU.

<sup>25</sup> Dobavitelj vozil in proizvajalec orodja bi morala zato oceniti svoje sporazume v skladu s členoma 101 in 102 PDEU, ter zlasti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 330/2010 o uporabi člena 101(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj in Smernicami o vertikalnih omejitvah (glej zgornjo opombo 9).

<sup>26</sup> Glej zlasti odstavek 62 in naslednje odstavke dopolnilnih smernic. Glej zgornjo opombo 2.

pristana iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila), je odgovor na splošno ne. V takšnem primeru, ki zajema (skoraj) monopolen položaj, brezpogojna zavrnitev predložitve tehničnih informacij iz domnevnih varnostnih razlogov, običajno ni združljiva s pravili EU o konkurenci.

Proizvajalci vozil morajo neodvisnim serviserjem načeloma zagotoviti tiste tehnične informacije, za katere so edini vir pravi oni. Le izjemoma takih informacij zaradi varnosti ali zaščite ni treba zagotoviti<sup>27</sup>. Dejavniki, ki jih je treba upoštevati v posameznih primerih:

#### *Obseg informacij*

Neodvisne avtomehanične delavnice na splošno poznajo sisteme, ki vplivajo na varnost vozila, kot so na primer pnevmatike, krmilni mehanizmi, zavorni sistemi in amortizerji, in so v preteklosti na njih opravljali dela brez očitnih negativnih posledic za varnost. Malo verjetno je, da se bo kot upravičena štela uvedba omejitev, ki vplivajo na zagotavljanje delov za take sisteme na podlagi njihove povezave z varnostjo<sup>28</sup>.

#### *Razpoložljivost manj omejevalnih oblik zaščite*

*Varnost:* Če je treba omejiti dostop do nadomestnega dela, ki je povezan z varnostjo vozila, s katerim neodvisni serviserji najverjetneje niso seznanjeni, kot sta na primer visokonapetostni električni sistem posameznega modela ali tehnika za zamenjavo delov karoserije iz ogljikovih kompozitov, bi moral proizvajalec vozil zaželeno rezultate doseči na manj omejevalen način. Tako bi lahko na primer zahteval, da se neodvisni serviserji udeležijo usposabljanja za poseben sistem ali tehniko. Če proizvajalec ali podjetje, ki deluje v njegovem imenu, zagotavlja usposabljanje, se od neodvisnega serviserja ne sme zahtevati več usposabljanja, kot ga potrebuje za delo na sistemu oziroma za osvojitve tehnike, zaradi katere se uporabi izjema.

*Zaščita:* Glede informacij v zvezi z zaščito se vpogled v kazenske evidence pogosto lahko šteje za ustrezen in manj omejevalen način za zagotavljanje zaščite.

### **16. Ali proizvajalec vozila lahko ponudi popuste ali nadomestila za tehnične informacije, če pooblaščen serviser kupi določeno količino rezervnih delov ali orodja blagovne znamke proizvajalca vozil?**

Uredba o skupinski izjemi in dopolnilne smernice ne obravnavajo tega vprašanja. V nekaterih okoliščinah takšno ravnanje lahko pomeni zlorabo prevladujočega položaja in s tem privede do kršitve pravil EU o konkurenci.

Za proizvajalca vozila je verjetno, da je edini vir za celoten obseg tehničnih informacij, ki se nanašajo na vozila njegovih blagovnih znamk. Odobritev popustov ali nadomestil za tehnične informacije pod pogojem, da serviser kupi določeno

<sup>27</sup> Kot je obrazloženo v dopolnilnih smernicah, zaradi nezagotavljanja tehničnih informacij sporazumi med dobavitelji vozil in njihovimi pooblaščenimi serviserji na splošno lahko spadajo na področje uporabe člena 101 PDEU. Glej zlasti odstavek 63 dopolnilnih smernic; glej zgornjo opombo 2. V določenih okoliščinah dobavitelji vozil lahko sklepajo, da za njihove sporazume velja izjema iz člena 101(3) PDEU, čeprav nekatere informacije zadržijo, vendar je to malo verjetno, če gre za (skoraj) monopolen položaj.

<sup>28</sup> Zato ni verjetno, da bi za takšne prakse veljala izjema iz člena 101(3) PDEU.

količino nadomestnih delov ali orodja njegove blagovne znamke, lahko pomeni, da proizvajalec vozila zlorablja svoj prevladujoč položaj na enem trgu, da bi pridobil prednost na drugem<sup>29</sup>.

**17. Ali se neodvisnemu serviserju lahko prepreči dostop do podatkov o vzdrževanju vozila v tiskani ali elektronski obliki ter njihova posodobitev?**

Ne, če so dobavitelj vozil in/ali njegovi pooblaščenih serviserji najverjetneje edini vir popolne evidence podatkov o vozilih njegovih blagovnih znamk. Vsaka taka zavrnitev dostopa do servisne knjižice bi lahko povzročila, da bi sporazumi med dobaviteljem vozil in njegovimi pooblaščenimi serviserji kršili pravila EU o konkurenci.

Obstoječi podatki o servisih in popravilih se ne glede na obliko za potrebe uporabe dopolnilnih smernic obravnavajo kot tehnične informacije. Dostop do takih podatkov je na splošno potreben, da serviser lahko ugotovi, katera dela je treba opraviti, da bo servisiranje pravočasno.

Nepopolna evidenca o servisiranju in popravilih bi najverjetneje zmanjšala preostalo vrednost vozila in otežila dokazovanje v zvezi s spoštovanjem garancijskih pogojev. Če neodvisni serviserji ne bi mogli posodobiti takih podatkov, bi to odvrčalo potrošnike od uporabe neodvisnih serviserjev in te izvajalce izključilo iz znatnega dela trga.

## **ODPRTOST POOBLAŠČENIH MREŽ**

Dopolnilne smernice določajo, da bi zunaj varnega pristana na podlagi uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila<sup>30</sup> mreže pooblaščenih serviserjev morale biti na splošno odprte za vsa podjetja, ki izpolnjujejo ustrezna merila kakovosti<sup>31</sup>. Kljub temu se je pojavilo vprašanje, ali se za določene pogoje dostopa ne bi moglo šteti, da so kvalitativne narave (in bi se tako šteli za kvantitativna merila)<sup>32</sup>.

**18. Ali dobavitelj vozil lahko zavrne dostop do svoje mreže pooblaščenih serviserjev, ker je zadevni serviser že pooblaščen za popravilo vozil blagovne znamke konkurenčnega dobavitelja vozil?**

Če se nanaša na sporazume zunaj varnega pristana iz Uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila, je odgovor na splošno ne. Zaradi takšne omejitve bi zadevni sporazumi najverjetneje kršili pravila EU o konkurenci.

<sup>29</sup> Splošne smernice o uporabi člena 102 PDEU so na voljo v navodilih glede prednostnih nalog izvrševanja Komisije pri uporabi člena 82 Pogodbe ES za izključevalna ravnanja, s katerimi prevladujoča podjetja zlorablajo svoj položaj. Glej zgornjo opombo 15.

<sup>30</sup> V večini primerov mreže pooblaščenih serviserjev proizvajalcev vozil najverjetneje presegajo mejni tržni delež 30 % upoštevanih trgov.

<sup>31</sup> Glej zlasti odstavek 70 in 71 dopolnilnih smernic. Glej zgornjo opombo 2.

<sup>32</sup> Sporazumi o selektivni distribuciji so skupinsko izvzeti, če je tržni delež pogodbenikov nižji od 30 %, v skladu s pogoji, določenimi v Uredbi; glej odstavek 46 dopolnilnih smernic. Glej zgornjo opombo 2. Poleg tega sporazumi o distribuciji, ki temeljijo na izključno kakovostnih merilih, niso zajeti v področje uporabe člena 101, ne glede na tržni delež pogodbenikov. Glej odstavek 43 dopolnilnih smernic, glej zgornjo opombo 2.

V veliki večini primerov dobavitelji vozil pri izbiri svojih pooblaščenih serviserjev uporabljajo kvalitativna merila<sup>33</sup>. Zato je treba preveriti, ali je zahteva, da serviser ni pooblaščen serviser za vozila blagovnih znamk drugih dobaviteljev, veljavna kvalitativna zahteva. Da bi to ugotovili, je treba preučiti, ali je takšna zahteva objektivna in ali je potrebna zaradi narave storitev. Običajno pri popravilih ene znamke vozil ni nič takšnega, kar bi zahtevalo, da jih opravljajo samo podjetja, ki niso pooblaščen za popraviljanje vozil drugih blagovnih znamk. Takšna obveznost je zato običajno merilo, ki ni kvalitativne narave in lahko omejuje konkurenco na upoštevem trgu, to je na trgu popravil in vzdrževalnih storitev zadevne blagovne znamke.

---

<sup>33</sup> Kot je pojasnjeno v zgornji opombi 32, sporazumi o kakovostni selektivni distribuciji načeloma niso zajeti v področje uporabe člena 101 PDEU.