



ЧЕСТО ЗАДАВАНИ ВЪПРОСИ ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА АНТИТРЪСТОВИТЕ ПРАВИЛА НА ЕС В СЕКТОРА НА МОТОРНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

27 Август 2012 г

След приемането на новия Регламент за групово освобождаване за моторните превозни средства¹ и допълнителните насоки² службите на Комисията получиха редица въпроси, свързани с прилагането на новата рамка за дистрибуция и ремонт на моторни превозни средства и дистрибуция на резервни части за моторни превозни средства. Въпросите, които често са задавани или които могат да представляват широк интерес, са възпроизведени по-долу заедно с отговори и разяснения.

Тези често задавани въпроси („ЧЗВ“) са предназначени да допълнят вече съществуващите насоки, а не да ги заместят. По-специално, целта на често задаваните въпроси е да се поясни на фирмите и физическите лица с дейност в сектора, както и на практикуващите юристи, как Генерална дирекция „Конкуренция“ на Комисията подхожда към конкретни въпроси относно пазарите на моторни превозни средства³. ЧЗВ не са предназначени да представляват правно

¹ Регламент (ЕС) № 461/2010 на Комисията от 27 май 2010 г. относно прилагането на член 101, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз към категориите вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства, Официален вестник L-129, 28.5.2010 г., стр. 52. ; Вж. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:BG:PDF>.

² Допълнителни насоки относно вертикалните ограничения в споразуменията за продажба и ремонт на моторни превозни средства и дистрибуцията на резервни части за моторни превозни средства, Официален вестник C-138, 28.5.2010 г., стр. 16; вж. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:BG:PDF>.

³ Тези често задавани въпроси засягат определени ограничения в сектора на моторните превозни средства, които при определени обстоятелства могат да доведат до споразумения между производителя на превозни средства и неговите оторизирани дилъри или сервизи (или евентуално с доставчик на резервни части, инструменти за ремонт или диагностика, компоненти за първоначалното сглобяване на моторни превозни средства или друго оборудване), които са в нарушение на правилата на ЕС за конкуренцията. По принцип това се случва, защото: 1) въпросното ограничение е вероятно да предизвика или да засили антиконкурентните ефекти на споразуменията между доставчика на превозни средства или неговите дилъри или оторизирани сервизи и дистрибутори на резервни части, така че те попадат в обхвата на член 101, параграф 1 от ДФЕС; 2) малко вероятно е въпросните споразумения да се ползват от груповото освобождаване поради пазарния дял на доставчика; и 3) малко вероятно е тези споразумения да се възползват индивидуално от изключението, предвидено в член 101, параграф 3 от ДФЕС. В други случаи определено поведение, посочено в тези често задавани въпроси, може да представлява нарушение на забраната за злоупотреба с господстващо положение от страна на дадено предприятие в съответствие с член 102 от ДФЕС. Накрая, често задаваните въпроси се отнасят също и за поведение или споразумения, които е малко вероятно да бъдат в нарушение на правилата на ЕС за конкуренцията. Във всеки случай прилагането на въпросните правила трябва да се оценява за всеки отделен случай, като се държи сметка за неговите конкретни фактически и правни обстоятелства.

твърдение и не засягат тълкуването от европейските съдилища на членове 101 и 102 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“). Накрая, ЧЗВ не засягат прилагането от страна на Комисията на членове 101 и 102 към специфичните обстоятелства на всеки отделен случай.

Често задаваните въпроси са организирани в няколко общи теми, а именно изпълняване на гаранции, обслужване в контекста на договори за лизинг, доставка на резервни части, използване/покупка на инструменти, достъп до техническа информация и достъп до мрежи на оторизирани сервиси.

ГАРАНЦИИ

Допълнителните насоки определят общия принцип, че за да могат споразуменията за качествена селективна дистрибуция да се ползват от освобождаване съгласно правилата на ЕС за конкуренцията, гаранцията на производителя на превозни средства не трябва да бъде обусловена от това работата по ремонта и поддръжката на моторното превозно средство, която не е покрита от гаранцията, да се извършва в рамките на мрежата от оторизирани сервиси на производителя⁴. Аналогично, гаранционните условия не трябва да изискват използването на резервни части от марката на производителя по отношение на подмяната на части, която не е покрита от гаранцията. Тези два вида ограничения, които в останалата част на ЧЗВ са наречени съответно ограничения за поддръжка и за резервни части, е вероятно да доведат до споразумение между производителя на превозни средства и неговите оторизирани дилъри или ремонтни сервиси, което нарушава правилата за конкуренция на ЕС. Обосновката на този общ принцип е, че подобно поведение може да доведе до възпрепятстване на достъпа до пазара за независими сервиси или до закриване на алтернативни канали за производство и дистрибуция на резервни части, което в крайна сметка може да има влияние върху цената, която потребителите плащат за услугите по ремонтните дейности и поддръжката.

Бяха зададени въпроси относно обхвата на този общ принцип и дали той се прилага при определени обстоятелства. Бяха повдигнати и въпроси за това дали може да се попречи на потребителя да се възползва от гаранция за превозно средство, което той е закупил от оторизиран дилър в друга държава — членка на ЕС.

Дадените по-долу отговори не засягат прилагането на националните закони за защита на потребителите, които могат да налагат специфични задължения и да създават специфични права. Те също така не се прилагат по отношение на така наречените „схеми на щедрост“, при които доставчик на превозни средства⁵ възлага на своите търговци да ремонтират някои дефекти безплатно извън гаранционния срок.

⁴ Вж. параграф 69 от допълнителните насоки, бележка под линия 1 по-горе.

⁵ В контекста на настоящия документ терминът „доставчик на превозни средства“ обикновено се отнася до производители на превозни средства, но може също да включва, когато е уместно в съответния контекст, други категории участници на пазара като вносителите или основните дилъри (при съпоставка с второстепенните дилъри).

1. Оценката на ограниченията за поддръжка или за резервни части зависи ли от това дали те са установени в договора за покупко-продажба или по-скоро в брошурата за сервизно обслужване или гаранция?⁶

Не. На практика ограниченията за поддръжка или за резервни части не могат да се съдържат в договора за покупко-продажба, а по-скоро в друг документ, като брошурата за сервизно обслужване или гаранция. Оценката на тези ограничения е по принцип една и съща, независимо от документа, в който те фигурират.

Независимо къде е посочено ограничението, то може да създаде впечатление у потребителя, че гаранцията ще стане невалидна, ако сервизното обслужване се извършва от независими сервизи или ако се използват алтернативни марки резервни части. Това, от своя страна, може да ограничи достъпа на тези оператори или да затвори алтернативни канали за дистрибуция на резервни части.

2. Оценката на ограниченията за поддръжка или за резервни части различава ли се, ако те са посочени в разширена гаранция, издадена от оторизираната мрежа при продажбата на превозното средство или скоро след това?

Не. Фактът, че ограниченията за поддръжка или за резервни части не са посочени в гаранцията на доставчика на превозни средства, а вместо това фигурират в разширена гаранция, издадена от оторизираната мрежа към момента на продажбата на превозното средство (или скоро след това), по принцип не променя оценката на въпросните ограничения.

Точно както производителите на превозни средства или техните вносители, дилърите и оторизираните сервизи в рамките на дадена система за селективна дистрибуция също са страни по мрежа от споразумения. Ако тези страни се съгласят да предлагат гаранционна схема и въпросните гаранции съдържат ограничение за поддръжка или за резервни части, това вероятно ще ограничи достъпа на независими сервизи или ще затвори алтернативни дистрибуторски канали за резервни части. Следователно гаранционната схема е вероятно да предизвика или да засили антиконкурентните ефекти на споразуменията между доставчика на превозни средства и неговите оторизирани сервизи и дистрибутори на резервни части.

3. Оценката на ограниченията за поддръжка или за резервни части различава ли се, ако те са посочени в разширена гаранция, уредена от доставчика на превозни средства (или от оторизираната мрежа при продажбата на превозното средство или скоро след това) чрез трета страна, като например застраховател?

Не. Фактът, че гаранциите, съдържащи ограничения за поддръжка или за резервни части, се уреждат чрез трета страна (обикновено застраховател) от доставчика на превозни средства (или от членове на неговата оторизирана

⁶ Въпроси 1 до 3 се основават на разбирането, че подписването на договора за покупко-продажба или предоставянето на гаранционната брошура на крайния потребител е част или се отнася до споразумението между производителя и дилъра, като по този начин може да се разглежда в съответствие с член 101 от ДФЕС. Тези въпроси не засягат ситуацията, когато дилърът е част от групата на производителя (напр. дъщерно дружество на производителя).

мрежа при продажбата на превозното средство или скоро след това: вж. въпрос 2 по-горе), по принцип не променя оценката на въпросните ограничения.

Фактът, че разширената гаранция, съдържаща ограничения за поддръжка или за резервни части, се урежда чрез трета страна, не променя анализа, изложен в допълнителните насоки. Решаващият елемент е дали ограничението за поддръжка или за резервни части е фактор под контрола на една или повече от страните от мрежата от споразумения за селективна дистрибуция⁷ и следователно дали неговото прилагане е вероятно да ограничи достъпа за независими сервиси или да затвори алтернативни дистрибуторски канали за резервни части.

4. Оценката на ограниченията за поддръжка или за резервни части различава ли се, ако тези ограничения са посочени в разширена гаранция, закупена от потребител от оторизиран сервиз или от доставчика на превозни средства няколко години след закупуването на превозното средство?

Да. Такава гаранция по принцип е малко вероятно да доведе до нарушаване на правилата на ЕС за конкуренция.

Години след покупката на превозното средство оторизираните дилъри не се ползват със същата степен на привилегирован достъп до клиентите както в периода непосредствено след покупката. Вследствие на това алтернативни доставчици на разширени гаранции, например вериги от независими сервиси и застрахователни дружества, в по-малка степен могат да се сблъскат със значителни пречки, които да ги възпрепятстват от това да предлагат продуктите си на собствениците на превозни средства. При тези обстоятелства изглежда малко вероятно независимите сервиси да се сблъскат със значително възпрепятстване на достъпа до пазара, дори ако автомобилните гаранции, издадени от доставчиците или от техните оторизирани мрежи, съдържат ограничения за поддръжка или за резервни части⁸.

5. Не е ли редно потребителите да бъдат в състояние да се ползват от гаранцията на превозно средство, което са закупили от оторизиран дилър в друга държава —членка на ЕС?

Да, въпреки че могат да се прилагат някои ограничения относно обхвата на гаранцията.

Ако доставчиците на превозни средства не спазват гаранции на превозни средства, закупени от потребителите от оторизирани дилъри в други държави членки или не успеят да задължат с договор своите оторизирани сервиси да извършат работата по гаранцията на такива превозни средства, това би представлявало ограничение на продажбите и въпросните споразумения за

⁷ Общо взето, няма вероятност такива ограничения за поддръжка или за резервни части да доведат до някакви ползи за застрахователното дружество.

⁸ Следователно е малко вероятно такива гаранции да доведат до ситуация, при която въпросните споразумения за селективна дистрибуция да бъдат обхванати от член 101 от ДФЕС.

селективна дистрибуция могат да бъдат в противоречие с правилата на ЕС за конкуренцията⁹.

Същите съображения се отнасят за безплатното сервизно обслужване или работата, извършена в резултат на изтегляне на продукт от пазара¹⁰. Логиката не се променя, ако потребителят е закупил превозното средство чрез упълномощен представител. Гаранциите за превозни средства, закупени от оторизирани дилъри в други държави членки, също не следва да бъдат предмет на допълнителни административни процедури, които водят до забавяния при извършване на работата.

Въпреки това следва да се отбележи, че гаранционните условия могат да варират от една държава членка в друга и че доставчиците на превозни средства обикновено вземат предвид разходите за спазване на определен набор от гаранционни условия при определяне на препоръчителната покупната цена на превозното средство. Ако превозното средство се изнася, доставчикът може законно да прилага условията на оригиналната гаранция, приложими за превозното средство, и няма да бъде задължен по никакъв начин да прилага по-благоприятни условия, които могат да се предлагат за превозни средства, продаващи се в държавата членка на вноса.

Следва също да се отбележи, че ако даден потребител е заплатил отделно за схема за мобилност, тази схема може да бъде ограничена до определена държава членка.

6. Оценката на ограничението за резервни части различава ли се, ако за операциите, които не са покрити от гаранция, производителят на превозни средства изисква използването на резервна част (като смазочно масло) от определен доставчик (а не посочва, че изисква използване на резервни части от неговата собствена марка)?

Като цяло не. Подобно ограничение е вероятно да доведе до нарушение на правилата на ЕС за конкуренцията.

⁹ Тези споразумения вероятно ще бъдат обхванати от член 101 от ДФЕС. Освен това те вероятно няма да се ползват от освобождаване съгласно Регламент (ЕС) № 330/2010 на Комисията относно прилагането на член 101, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз за категориите вертикални споразумения и съгласувани практики (ОВ L 102, 23.4.2010 г., стр. 1—7), защото въпросните клаузи представляват ограничаване на продажбите по смисъла на член 4, буква б) и съответно член 4, буква в) от него, вж. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:BG:PDF>. Вж. също параграф 50 и по-специално бележка под линия 4 от Насоките относно вертикалните ограничения. ОВ C-130, 19.5.2010 г., които са достъпни на следния адрес: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:BG:PDF>. Накрая, малко вероятно е те да се възползват от изключението, предвидено в член 101, параграф 3 от ДФЕС. Вж. също Решение на Съда от 10 декември 1985 г. по дело 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches v. SA DK Investment and others*.

¹⁰ Ако автомобилните производители не извършват безплатно обслужване или ремонт в резултат на изтегляне на превозни средства, закупени от потребителите от оторизирани дилъри в други държави членки, или не задължат с договор своите оторизирани сервизи да извършват услугите, свързани с изтеглянето на продукта, това също ще представлява ограничение на продажбите, а въпросните споразумения за селективна дистрибуция вероятно ще бъдат в противоречие с правилата на ЕС за конкуренцията.

Що се отнася до ограничение за резервни части, което изисква използването на резервни части с марката на производителя на превозното средство като условие за прилагането на гаранцията, ограничение за резервни части, изискващо (вместо просто да препоръчва) използването на резервните части от специфичен производител, е вероятно да затрудни достъпа на алтернативни канали за дистрибуция на резервни части.

При все това, производител на превозни средства може законно да откаже да изпълни гаранции въз основа на това, че ситуацията, водеща до въпросното искане, е причинена от повреда на конкретна резервна част, доставена от алтернативен доставчик.

ЛИЗИНГ

Лизинговите договори между предприятия не попадат в обхвата на общите правила на ЕС относно вертикалните споразумения¹¹. Те не попадат и в приложното поле на Регламента за групово освобождаване за моторни превозни средства¹². Споразуменията между лизингови фирми и частни автомобилисти не са обхванати от член 101 от ДФЕС.

Въпреки това, следните въпроси често бяха задавани.

7. Ако превозно средство е взето на лизинг от дружество, свързано с доставчика на превозни средства, може ли това дружество да посочи, че сервизното обслужване трябва да бъде извършвано в оторизираната мрежа на доставчика на превозни средства и/или само с маркови резервни части от доставчика на превозни средства?

Да, освен ако (или докато) е сигурно, че прехвърлянето на собствеността върху превозното средство на лизингополучателя ще се извърши на датата на изтичане на договора или края на лизинговия период.

По принцип, докато няма яснота, че собствеността на превозното средство ще се прехвърли на лизингополучателя, лизинговото дружество ще има интерес да поддържа остатъчната стойност на превозното средство и следователно може да има право да определи по-висока стойност на превозното средство, ако то винаги е било поддържано в мрежата от оторизирани сервиси, които използват изключително маркови части на доставчика.

От друга страна, ако прехвърлянето на собствеността е сигурно (поради факта, че това е установено в договора или в приложимото законодателство, или защото лизингополучателят е решил да активира опция за тази цел), лизинговото дружество по принцип не може да претендира за конкретен интерес към остатъчната стойност на превозното средство, което би му дало право да постави ограничения върху лизингополучателя, свързани с използването на независими сервиси или на алтернативни резервни части. В това отношение лизинговото дружество е в същата ситуация както при споразумение за редовна покупко-продажба.

¹¹ Насоки за вертикалните ограничения, параграф 26, вж. бележка под линия 9.

¹² Вж. член 2 от него.

РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ

Доставката на резервни части е предмет на три секторни твърдо установени клаузи в Регламента за групово освобождаване за моторните превозни средства¹³. Някои въпроси обаче бяха често задавани във връзка с доставката на части за независимите и оторизирани сервиси.

8. Може ли доставчик на превозни средства да предлага премии или отстъпки за оригинални части¹⁴ при закупуване на други конкурентни части?

Този въпрос не се разглежда в Регламента за групово освобождаване за моторни превозни средства или в допълнителните насоки. При определени обстоятелства условните отстъпки могат да представляват злоупотреба с господстващо положение и по този начин да доведат до нарушаване на правилата на ЕС за конкуренцията.

В повечето случаи схемите за премии и отстъпки са законосъобразни и дори насърчаващи конкуренцията начини за мотивиране на сервизите да продават повече части на въпросната марка. Въпреки това, трябва да се вземат мерки спрямо оригиналните части, по отношение на които доставчикът на превозното средство ще има господстващо положение. Предоставяне на премии или отстъпки върху тези части, при условие че сервизът купува конкурентни части на марката на доставчика, би могло да означава, че доставчикът засилва господстващото си положение на един пазар, за да получи неправомерно предимство пред друг пазар¹⁵.

9. Може ли доставчик на превозни средства да задължи оторизирани сервиси да складира резервните части на алтернативните марки отделно от частите на неговата собствена марка?

По принцип да, доколкото това не затруднява прекалено сервизите да използват части на алтернативни марки.

Доставчик на превозни средства може да има законен интерес да гарантира, че оторизирани сервиси съхраняват резервните части в подреден вид, тъй като ако подходящите части са под ръка за употреба, това може да окаже въздействие върху отношението на потребителите към търговската марка. Доставчиците на превозни средства също могат да имат законен интерес да гарантират, че частите на алтернативните марки не са погрешно използвани за

¹³ Вж. член 5 от него.

¹⁴ Оригинални резервни части са части, които могат да бъдат получени единствено от производителя на моторното превозно средство или от членове на неговите оторизирани мрежи; вж. допълнителните насоки, параграф 22. Вж. бележка под линия 1 по-горе.

¹⁵ Това би представлявало нарушение на член 102 от ДФЕС. Общи насоки относно прилагането на член 102 от ДФЕС могат да бъдат намерени в Съобщението на Комисията — Насоки за приоритетите на Комисията по прилагането на член 82 от Договора за ЕО в областта на злоупотребата с практики на отстраняване на конкуренти, наложени от предприятия с господстващо положение (ОВ С-45, 24.2.2009 г., стр. 7—20), вж. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:BG:PDF>. Вж. по-специално раздела относно обвързването и пакетните продажби.

гаранционни ремонти или сервизни пакети, по отношение на които те поемат разходите.

Въпреки това изисквания от този тип не трябва да усложняват излишно контрола на запасите, да увеличават необходимото пространство за съхранение или да възпрепятстват достъпа до такава степен, че сервизите да се въздържат от използването на алтернативни марки части¹⁶. Примери за ограничения, които може би не са оправдани, включват задълженията, наложени от доставчик на превозни средства на неговите сервизи, да имат отделен склад за такива части или да не складираят такива части на работните площадки.

10. Може ли оторизиран сервиз да откаже да предостави оригинални части на независими сервизи?

По принцип да. Малко вероятно е да бъдат нарушени правилата на ЕС за конкуренцията, ако оторизиран сервиз едностранно откаже да доставя резервни части на независими сервизи.

В повечето случаи е в интерес на оторизираните сервизи да продават на независими сервизи резервни части, тъй като по този начин те имат печалба.

Ако по някаква причина оторизиран сервиз едностранно реши да не продава на независими сервизи оригинални резервни части, това вероятно не би довело до нарушение на правилата на ЕС за конкуренцията¹⁷. Обикновено независимите сервизи могат да се обърнат към друг оторизиран сервиз за закупуване на оригиналните части.

Ако обаче членовете на система за селективна дистрибуция са се договорили помежду си да не продават оригинални части на независими сервизи, въпросното споразумение вероятно би било антиконкурентно¹⁸.

11. При какви обстоятелства доставчик на превозни средства е длъжен да предоставя резервни части директно на независимите сервизи?

Ако независимите сервизи често срещат трудности при получаване на оригинални резервни части от оторизираните дистрибутори на такива части, липсата на директна доставка от страна на доставчика на превозни средства може да доведе до нарушаване на правилата на ЕС за конкуренцията.

Доставчиците на превозни средства осигуряват на своите оторизирани сервизи пълната гама от резервни части, необходими за извършване на ремонт и

¹⁶ Изискванията, които имат такъв ефект, могат да се считат за косвени задължения за въздържане от конкуренция, чието отражение следва да се оценява в съответствие с Насоките за вертикалните ограничения. Вж. бележка под линия 9 по-горе.

¹⁷ Член 101 от ДФЕС не би се прилагал, тъй като решението да не се продават резервни части не е резултат от някакво споразумение. Член 102 от ДФЕС по принцип не е приложим, тъй като е малко вероятно да се счита, че въпросният оторизиран сервиз е в господстващо положение.

¹⁸ Такова споразумение наистина е вероятно да бъде обхванато от член 101 от ДФЕС. Следва също да се отбележи, че ограничаването на продажбите на резервни части на доставчика от страна на даден член на оторизираната му мрежа на независими сервизи представлява твърдо установено ограничение (вж. член 5, буква а) на Регламент № 461/2010, вж. бележка под линия 1 по-горе) и поради това също е вероятно да попадне в обхвата на член 101 от ДФЕС.

поддръжка на превозните средства от техните марки, и са единствените фирми, които могат да осигурят на сервизите и дистрибуторите определени части. Ако независимите сервизи не са в състояние да се снабдяват с тези оригинални части от оторизираните дистрибутори, а доставчикът на превозни средства откаже да ги снабдява директно, възможните отрицателни въздействия от неговите споразумения с оторизираните сервизи и/или дистрибутори на части биха могли да се увеличат¹⁹. По-конкретно, липсата на достъп до резервни части може да влоши пазарната позиция на независимите оператори, което в крайна сметка ще доведе до вреда за потребителите.

12. Може ли доставчик на превозни средства да попречи на член на своята оторизирана мрежа за дистрибуция на части да продава резервни части на независими сервизи, които използват дистрибутори на независими резервни части като агенти за покупките?

По принцип не. Ако упълномощен дистрибутор на резервни части едностранно реши да не продава на независими сервизи, които използват агенти, това няма да наруши правилата на ЕС за конкуренцията. Ако обаче доставчикът на превозни средства даде указания на своите дистрибутори да не продават чрез агенти, неговите споразумения за дистрибуция биха могли да са в нарушение на правилата на ЕС за конкуренцията.

Повечето доставчици на превозни средства използват системи за качествена селективна дистрибуция за продажбата на резервни части. Независимите сервизи трябва да бъдат третирани като крайни потребители на резервни части за целите на Регламента за групово освобождаване за моторните превозни средства²⁰. Ако доставчикът на превозни средства попречи на своите селективни дистрибутори да продават на такива сервизи, когато те използват услугите на агенти, това би било антиконкурентно ограничение на пасивните продажби.

Агентите по принцип трябва да бъдат разглеждани като разширение на договарящата се страна. Въпреки това, за да се счита за агент, последният трябва да има инструкции да закупи определена поръчка и да не търгува с частите, които е закупил от членове на системата за селективна дистрибуция. Доставчикът на превозни средства може законно да инструктира членовете на такава система да не продават на предприятия, които възнамеряват да препродават въпросните части.

ЕЛЕКТРОННИ ИНСТРУМЕНТИ

На пазара съществуват две категории инструменти за електронна диагностика и ремонт: специфични за марката инструменти, произведени от трета страна, но търгувани от доставчика на превозни средства, и други инструменти, които са

¹⁹ Поради това споразуменията ще попаднат в обхвата на член 101 от ДФЕС. При определени обстоятелства, ако въпросните части не са на разположение от оторизирани дистрибутори на резервни части, отказът да се доставят такива части би означавал нарушение на член 102 от ДФЕС.

²⁰ Член 5, буква а) от него. Вж. бележка под линия 1 по-горе.

предназначени за ремонт на няколко марки на превозни средства. Въпроси бяха зададени по отношение и на двете.

13. Може ли в споразуменията между доставчика на превозни средства и членовете на неговите оторизирани мрежи да се предвижда, че последните трябва да използват определени инструменти за електронно диагностициране или ремонт или оборудване за ремонт, сервиз и поддръжка, дори когато равностойни инструменти или оборудване са достъпни и от други източници?

По принцип да. Подобно ограничение е малко вероятно да доведе до нарушаване на правилата на ЕС за конкуренцията²¹.

Възможно е да се получат икономии от мащаба, ако производителят на превозни средства се споразумее с производителя на инструментите, че цялата му мрежа от оторизирани сервизи трябва да използва един и същ инструмент или инструменти. Ако се използва един и същ инструмент, ще бъде и по-лесно да се откриват общи решения на техническите проблеми. Освен това обучението може да бъде улеснено, ако всички техници използват един и същ инструмент. В повечето случаи клаузата, че оторизираният сервиз трябва да има достъп до определен инструмент, най-вероятно е приемлив качествен критерий²².

14. Указанията относно достъпа до техническа информация, изложени в допълнителните насоки, прилагат ли се също и за производителите на инструменти, които желаят да получат достъп до такава информация с цел да произведат ремонтни инструменти, приложими за различни марки?

Не. При оценката на това дали укриването на техническа информация е вероятно да наруши правилата на ЕС за конкуренцията, в допълнителните насоки се прави разграничение между техническа информация, която в крайна сметка ще бъде използвана за ремонт и поддръжка на моторни превозни средства, и техническа информация, използвана за друга цел, като например производството на инструменти²³.

Що се отнася до достъпа до техническа информация и инструменти за независимите сервизи, допълнителните насоки имат за цел да възпрепятстват производителите на превозни средства да правят разграничение между своите оторизирани сервизи и независимите сервизи по отношение на осигуряването на основни елементи, които са изцяло под контрола на производителя на превозни средства и които не са достъпни от други източници²⁴. Целта на допълнителните насоки е по този начин да се гарантира, че независимите

²¹ Допълнителните насоки (вж. бележка под линия 1 по-горе) дават разяснения относно връзката между производителите на инструменти и доставчиците на превозни средства. Вж. по-специално точки 23 и 24.

²² Следователно това ограничение няма да доведе до ситуация, при която споразуменията между производителя и сервиза да бъдат обхванати от член 101, параграф 1 от ДФЕС.

²³ Вж. параграф 65, по-специално 65, буква г) от допълнителните насоки; вж. бележка под линия 1 по-горе.

²⁴ В този случай споразуменията с оторизираният сервиз попадат в обхвата на член 101 от ДФЕС.

сервизи имат достъп до специфични за търговската марка ремонтни инструменти при същите условия, както за членовете на оторизираните мрежи.

Споразуменията между производителя на превозни средства и производителя на инструменти попадат в приложното поле на общите правила на ЕС в областта на конкуренцията и следва да се оценяват в съответствие с тях²⁵.

ДОСТЪП ДО ТЕХНИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ

Въпреки подробните пояснения, дадени в допълнителните насоки по тази тема²⁶, както Комисията, така и националните органи за защита на конкуренцията получиха въпроси, свързани с безопасността и сигурността, ценообразуването и специфичния въпрос за сервизната история на превозните средства.

15. Може ли производител на превозни средства да откаже да осигури достъп на независимите оператори до техническа информация от съображения за безопасност или сигурност?

Като се приеме, че производителят на превозни средства вероятно е единственият източник за цялата налична техническа информация, свързана с превозните средства от неговата марка (и затова неговите споразумения за доставка на такава информация не могат да се ползват зоната на сигурност, създадена с Регламента за групово освобождаване за моторни превозни средства), отговорът по принцип е „не“. В такъв случай, включващ (почти) монополно положение, категоричните откази за предоставяне на техническа информация от съображения за сигурност или безопасност обикновено не са съвместими с правилата на ЕС за конкуренцията.

Производителите на превозни средства по принцип трябва да предоставят на независимите оператори техническата информация, за която те са единственият източник. Само по изключение непредоставянето на тази информация може да бъде оправдано от съображения за безопасност или сигурност²⁷. Факторите, които се взимат предвид при отделни случаи, включват следното.

Обхват на въпросната информация

²⁵ Доставчикът на превозни средства и производителят на инструменти следва да оценят своите споразумения съгласно членове 101 и 102 от ДФЕС, и по-специално в съответствие с Регламент (ЕС) № 330/2010 относно прилагането на член 101, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз за категориите вертикални споразумения и съгласувани практики, и съгласно Насоките за вертикалните ограничения, вж. бележка под линия 9 по-горе.

²⁶ Вж по-специално точка 62, буква ее) от допълнителните насоки. Вж. бележка под линия 1 по-горе.

²⁷ Както се обяснява в допълнителните насоки, като цяло непредоставянето на техническа информация може да доведе до ситуация, при която споразуменията между доставчиците и техните оторизирани сервизи да попаднат в обхвата на член 101 от ДФЕС. Вж. по-специално параграф 63 от допълнителните насоки; вж. бележка под линия 1 по-горе. При определени обстоятелства обаче доставчиците на превозни средства могат да стигнат до заключението, че дори ако дадена информация не е разкрита, техните споразумения могат да се ползват от изключението в член 101, параграф 3 от ДФЕС. Това обаче е малко вероятно в ситуацията на (почти) монополна позиция.

Независимите сервизи са като цяло запознати със системите със сигурност, включително гумите, кормилното управление, спирачките и амортизаторите, и действително са работили по тях в миналото без доказани отрицателни последици за безопасността. Налагането на ограничения, които засягат предоставянето на части за такива системи въз основа на това, че те са свързани с безопасността, е малко вероятно да се счита за обосновано²⁸.

Наличие на по-малко рестриктивни форми на защита

Безопасност: В случаите, когато съществува необходимост да се ограничи достъпът до свързана с безопасността част, която независимите сервизи вероятно не познават, като например високоволтова електрическа система, която е специфична за определен модел, или техника за подмяна на въглеродни композитни панели на корпуса, производителят на превозното средство следва да използва най-малко рестриктивното средство за постигане на желания резултат. Един пример може да бъде да се изисква от независимите сервизи да участват в обучение за конкретната система или техника. Когато производителят на превозни средства или предприятието, действащо от негово име, не осигуряват такова обучение, от независимия сервиз не трябва да се изисква да следва повече обучения от необходимите за работа върху системата или за овладяване на техниката, по отношение на които се прилага изключението.

Сигурност: По отношение на информация, свързана със сигурността, проверка на регистрите на наказателните присъди често се разглежда като подходяща, по-малко рестриктивна мярка за гарантиране на защита.

16. Може ли производителят на превозни средства да предоставя отстъпки или възстановявания за техническа информация, ако оторизиран сервиз купува определен обем маркови резервни части или инструменти?

Този въпрос не се разглежда от Регламента за групово освобождаване или в допълнителните насоки. При определени обстоятелства това поведение може да представлява злоупотреба с господстващо положение и по този начин да доведе до нарушаване на правилата на ЕС за конкуренцията.

Производителят на превозни средства вероятно е единственият източник за цялата налична техническа информация, свързана с превозните средства от неговата марка. Предоставянето на отстъпки или възстановяване на суми за техническа информация, при условие че сервизът купува определен обем части или инструменти на собствените марки, може да означава, че производителят на превозни средства засилва господстващото си положение на един пазар, за да получи неправомерно предимство пред друг пазар²⁹.

²⁸ Затова тези практики вероятно няма да се ползват от изключението, предвидено в член 101, параграф 3 от ДФЕС.

²⁹ Общи насоки относно прилагането на член 102 от ДФЕС са предоставени в Насоките на Комисията за приоритетите на Комисията по прилагането на член 82 от Договора за ЕО в областта на злоупотребата с практики на отстраняване на конкуренти, наложени от предприятията с господстващо положение. Вж. бележка под линия 15 по-горе.

17. Може ли да се попречи на независим сервиз да има достъп или да актуализира печатен или електронен запис на данни за сервизната история на превозното средство?

Не, доколкото доставчикът на превозното средство и/или неговите оторизирани сервизи вероятно са единственият източник на цялостна информация относно превозните средства от техните марки. Всеки подобен отказ за предоставяне на достъп до записите за обслужването вероятно ще доведе до ситуация, при която споразуменията между доставчика и неговите оторизирани сервизи нарушават правилата на ЕС за конкуренцията.

Съществуващите записи за сервизно обслужване и ремонт, в каквато и да е форма, се считат за техническа информация за целите на прилагането на допълнителните насоки. Достъпът до такива записи по принцип е необходим, за да се даде възможност на сервиза да прецени какви операции трябва да бъдат извършени за изпълнение на графика за сервизно обслужване.

Непълният запис на сервизно обслужване и ремонт може да намали остатъчната стойност на превозното средство и затруднява доказването, че гаранционните условия са били спазени. Ако независимите сервизи не могат да актуализират тази записи, това би могло да откаже потребителите от използването на независими сервизи и ще ограничи достъпа на тези оператори до значителна част от пазара.

ДОСТЪП ДО ОТОРИЗИРАНИ МРЕЖИ

В допълнителните насоки се определя принципът, че извън зоната на сигурност, създадена с Регламента за групово освобождаване за моторните превозни средства³⁰, мрежите от оторизирани сервизи като цяло трябва да бъдат отворени за всички дружества, които отговарят на съответните критерии за качество³¹. Въпреки това възниква въпросът за това дали някои условия за достъп трябва да се считат, че не са с качествен характер (и по този начин биха се считали за количествени критерии)³².

18. Може ли доставчикът на превозни средства да откаже достъп до своята мрежа от оторизирани сервизи на даден сервиз на основание, че този сервиз вече разполага с разрешение да ремонтира превозни средства на конкурентна марка?

Когато се отнася до споразумения извън зоната на сигурност, създадена с Регламента за групово освобождаване за моторните превозни средства,

³⁰ В повечето случаи мрежите на оторизирани сервизи на производителите на автомобили надвишават прага от 30 % пазарен дял на съответния(ите) пазар(и).

³¹ Вж. по-специално параграфи 70 и 71 от допълнителните насоки. Вж. бележка под линия 1 по-горе.

³² Споразуменията за селективна дистрибуция са групово освободени, докато пазарният дял на страните е под 30 %, ако са изпълнени условията, определени в регламента, вж. параграф 46 от допълнителните насоки. Вж. бележка под линия 1 по-горе. Освен това споразуменията за дистрибуция, основани на чисто количествени критерии, не са обхванати от член 101, независимо от пазарния дял на страните. Вж. параграф 43 от допълнителните насоки (вж. бележка под линия 2 по-горе).

отговорът по принцип е „не“. Това може да доведе до ситуация, при която въпросните споразумения нарушават правилата на ЕС за конкуренцията.

В повечето случаи доставчиците на превозни средства използват качествени критерии, за да избират своите оторизирани сервизи³³. Това следователно поставя въпроса дали е валидно качествено изискване сервизът да не бъде оторизиран да ремонтира превозни средства с марката на друг доставчик. За да се определи това, трябва да се провери дали това изискване е обективно и нужно поради характера на услугата. Обикновено нищо в характера на сервизните услуги на дадена марка не изисква те да бъдат извършвани изключително чрез предприятия, които не са получили разрешение да ремонтират превозни средства на други марки. Поради това такова задължение представлява некачествен критерий, който може да ограничи конкуренцията на съответния пазар, а именно пазара за сервиз и поддръжка на въпросната марка.

³³ Както е обяснено в бележка под линия 32 по-горе, качествената селективна дистрибуция по принцип не попада в обхвата на член 101 от ДФЕС.