



ÎNTREBĂRI FRECVENTE PRIVIND APLICAREA NORMELOR ANTITRUST ALE UE ÎN SECTORUL AUTOVEHICULELOR

27 august 2012

De la adoptarea noului Regulament de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor¹ și a Orientărilor suplimentare², serviciile Comisiei au primit o serie de întrebări referitoare la aplicarea noului cadru în ceea ce privește distribuția și repararea autovehiculelor, precum și în ceea ce privește distribuția de piese de schimb pentru autovehicule. Întrebările puse cel mai frecvent sau de natură să prezinte un interes mai larg sunt reproduse mai jos împreună cu răspunsuri și explicații.

Aceste întrebări frecvente sunt destinate să completeze Orientările suplimentare și nu să le înlocuiască. Întrebările frecvente au ca scop, în special, să ajute întreprinderile și persoanele care își desfășoară activitatea în acest sector și practicienii din domeniul dreptului să înțeleagă modul în care Direcția Generală Concurență a Comisiei abordează anumite probleme privind piața autovehiculelor³. Nu se intenționează ca aceste întrebări frecvente să reprezinte o interpretare a legii și acestea nu aduc atingere interpretării articolelor 101 și 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) de către instanțele europene. În sfârșit, întrebările frecvente nu aduc atingere aplicării de către Comisie a articolelor 101 și 102 în circumstanțele specifice ale unui caz individual.

¹ Regulamentul (UE) nr. 461/2010 al Comisiei din 27 mai 2010 privind aplicarea articolului 101 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor. Jurnalul Oficial L-129 din 28.5.2010, p.52; a se vedea <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:RO:PDF>.

² Orientări suplimentare privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule. Jurnalul Oficial C-138 din 28.5.2010 p.16; a se vedea <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:RO:PDF>.

³ Prezentele întrebări frecvente vizează anumite restricții din sectorul autovehiculelor care, în anumite condiții, pot determina încălcarea normelor de concurență ale UE de către acordurile încheiate între constructorul de autovehicule și distribuitorii sau reparatorii săi autorizați (sau, eventual, cu un furnizor de piese de schimb, de instrumente de reparat sau de diagnostic, de componente pentru asamblarea inițială a autovehiculelor sau de alte echipamente). În general, acest lucru se întâmplă deoarece: (1) restricția în cauză este de natură să producă sau să consolideze efectele anticoncurențiale ale acordurilor între furnizorul de autovehicule și distribuitorii sau reparatorii săi autorizați și distribuitorii de piese de schimb, determinând încadrarea acestor acorduri la articolul 101 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene; (2) acordurile în cauză nu sunt de natură să se încadreze într-o exceptare pe categorii, din cauza cotei de piață a furnizorului; și (3) aceste acorduri nu sunt de natură să beneficieze, în mod individual, de excepția prevăzută la articolul 101 alineatul (3) din TFUE. În alte cazuri, comportamentul specific menționat în aceste întrebări frecvente poate constitui o încălcare a interzicerii abuzului unei întreprinderi de poziția sa dominantă, în conformitate cu articolul 102 din TFUE. În sfârșit, întrebările frecvente se referă, de asemenea, la comportamentul sau acordurile care nu sunt de natură să constituie o încălcare a normelor de concurență ale UE. În orice caz, aplicarea acestor norme trebuie, în cele din urmă, să fie evaluată în fiecare caz în parte, avându-se în vedere circumstanțele faptice și juridice specifice cazului.

Întrebările frecvente sunt organizate pe mai multe teme generale, și anume executarea obligațiilor care decurg din contractul de garanție, service-ul în cadrul contractelor de leasing, furnizarea de piese de schimb, utilizarea/achiziționarea de instrumente, accesul la informațiile tehnice și accesul la rețelele de reparatori autorizați.

GARANTII

În Orientările suplimentare se prevede principiul general conform căruia, pentru ca acordurile de distribuție selectivă calitativă să beneficieze de o exceptare în temeiul normelor de concurență ale UE, garanția producătorului de autovehicule nu trebuie să fie condiționată de obligația ca utilizatorul final să efectueze lucrările de reparații și întreținere care nu sunt acoperite de garanție numai în cadrul rețelelor de reparatori autorizați⁴. În mod similar, clauzele contractului de garanție nu trebuie să impună folosirea pieselor de schimb ale mărcii producătorului de autovehicule pentru înlocuirile care nu fac obiectul condițiilor garanției. Aceste două tipuri de restricții, care sunt denumite restricții privind lucrările de reparații și respectiv restricții privind piesele de schimb în restul prezentelor întrebări frecvente, sunt de natură să determine încălcarea normelor de concurență ale UE prin acordurile încheiate între constructorul autovehiculului și distribuitorii sau reparatorii săi autorizați. Raționamentul din spatele acestui principiu general este că un astfel de comportament poate duce la excluderea de pe piață a unor reparatori independenți sau la închiderea unor canale alternative de producție și distribuție de piese de schimb, ceea ce, în ultimă instanță, poate influența prețul pe care consumatorii îl plătesc pentru servicii de reparație și întreținere.

Au fost adresate întrebări privind domeniul de aplicare al acestui principiu general și dacă acesta se aplică în situații speciale. De asemenea, au existat întrebări privind posibilitatea ca un consumator să poată fi împiedicat să beneficieze de garanția unui autovehicul pe care l-a cumpărat de la un agent autorizat în alt stat membru al UE.

Răspunsurile formulate în continuare nu aduc atingere aplicării legislației naționale de protecție a consumatorilor, care poate impune obligații specifice și crea drepturi specifice. De asemenea, acestea nu se aplică așa-numitelor „sisteme de generozitate”, prin care un furnizor de autovehicule⁵ solicită distribuitorilor săi să repare anumite defecte cu titlu gratuit după perioada de garanție.

1. Evaluarea restricțiilor privind lucrările de reparații sau a celor privind piesele de schimb depinde de locul în care acestea sunt prevăzute - în contractul de vânzare-cumpărare sau în carnetul de întreținere sau în contractul de garanție?

⁴ A se vedea punctul (69) din Orientările suplimentare, nota de subsol 2, de mai sus.

⁵ Termenul „furnizor(i) de autovehicule” se referă, în mod normal, în cadrul prezentului document, la producătorul (producătorii) de autovehicule, dar poate, de asemenea, să includă, atunci când acest lucru este adecvat într-un anumit context, alte categorii de actori de pe piață, de exemplu, importatorii sau dealerii principali (în relația cu subdealerii).

⁶ Întrebările 1 - 3 se bazează pe principiul că semnarea contractului de vânzare-cumpărare sau predarea contractului de garanție consumatorului final fac parte din acordul dintre producător și dealer sau se referă la acest acord și, prin urmare, pot fi analizate în temeiul articolului 101 din TFUE. Aceste întrebări nu se referă la situația în care dealerul face parte din grupul producătorului (de exemplu, este o filială a producătorului).

Nu. În practică, este posibil ca restricțiile privind lucrările de reparații și cele privind piesele de schimb să nu fie cuprinse în contractul de vânzare-cumpărare, ci, mai degrabă, într-un alt document, cum ar fi carnetul de întreținere sau contractul de garanție. Evaluarea acestor restricții este în principiu aceeași, indiferent de locul în care sunt prevăzute.

Indiferent de locul unde este stipulată restricția, este posibil să se inducă consumatorilor ideea că drepturile conferite de garanție vor fi pierdute în cazul în care se realizează o lucrare de întreținere în garajele independente sau dacă sunt utilizate piese de schimb aparținând unor mărci alternative. Acest fapt, la rândul său, este de natură să excludă de pe piață astfel de operatori sau să închidă canale alternative de distribuție a pieselor de schimb.

2. Diferă evaluarea restricțiilor privind lucrările de reparații sau a celor privind piesele de schimb în cazul în care acestea sunt prevăzute într-o garanție extinsă eliberată de rețeaua autorizată la vânzarea autovehiculului sau la puțin timp după vânzare?

Nu. Faptul că restricțiile privind lucrările de reparații și cele privind piesele de schimb nu sunt prevăzute în garanția furnizorului autovehiculului, ci sunt stipulate în cadrul unei garanții extinse eliberate de rețeaua autorizată la momentul vânzării autovehiculului (sau la puțin timp după aceea) nu va modifica, în general, evaluarea restricțiilor menționate anterior.

La fel ca și producătorii de autovehicule sau importatorii acestora, dealerii și reparatorii autorizați din cadrul unui sistem de distribuție selectivă sunt părți ale unei rețele de acorduri. În cazul în care aceste părți convin asupra unui sistem de garanții și garanțiile în cauză conțin restricții privind lucrările de reparații sau privind piesele de schimb, acest lucru este de natură să excludă de pe piață reparatorii independenți sau să închidă canale alternative de distribuție a pieselor de schimb. Prin urmare, sistemul de garanții este susceptibil să producă sau să consolideze efectele anticoncurențiale ale acordurilor dintre furnizorii de autovehicule și reparatorii și distribuitorii săi de piese de schimb autorizați.

3. Diferă evaluarea restricțiilor privind lucrările de reparații sau a celor privind piesele de schimb în cazul în care acestea sunt prevăzute într-o garanție extinsă oferită de furnizorul de autovehicule (sau de către rețeaua autorizată, la vânzarea autovehiculului sau la puțin timp după vânzare) prin intermediul unui terț, cum ar fi o societate de asigurare?

Nu. Faptul că garanțiile care conțin o restricție privind lucrările de reparații sau privind piesele de schimb sunt puse la dispoziție prin intermediul unui terț (de regulă, o societate de asigurare) de către furnizorul de autovehicule (sau de către membrii rețelei sale autorizate, la vânzarea autovehiculului sau la puțin timp după vânzare - a se vedea întrebarea numărul 2 de mai sus) nu afectează, în principiu, evaluarea restricțiilor menționate anterior.

Faptul că garanția extinsă care conține restricția privind lucrările de reparații sau privind piesele de schimb este pusă la dispoziție prin intermediul unui terț nu modifică analiza prevăzută în Orientările suplimentare. Elementul decisiv este dacă

restricția privind lucrările de reparații sau privind piesele de schimb se află sub controlul uneia sau mai multor părți din rețeaua de acorduri de distribuție selectivă⁷ și dacă, prin urmare, aplicarea acesteia este de natură să excludă de pe piață reparatori independenți sau să închidă canale alternative de distribuție a pieselor de schimb.

4. Diferă evaluarea restricțiilor privind lucrările de reparații sau a celor privind piesele de schimb în cazul în care aceste restricții sunt prevăzute într-o garanție „extinsă” cumpărată de un consumator de la un reparator autorizat sau de la furnizorul autovehiculului câțiva ani după achiziționarea autovehiculului?

Da. O astfel de garanție are, în general, puține șanse să conducă la o încălcare a normelor de concurență ale UE.

După mai mulți ani de la achiziționarea unui autovehicul, dealerii autorizați nu mai beneficiază de același acces privilegiat la clienți ca în perioada de după achiziție. În consecință, este mai puțin probabil ca furnizorii alternativi de garanții prelungite, precum lanțurile de reparatori independenți și societățile de asigurare, să se confrunte cu obstacole semnificative care să îi împiedice să își ofere produsele proprietarilor de autovehicule. În astfel de circumstanțe, pare puțin probabil ca reparatorii independenți să fie afectați de un efect de excludere semnificativ, chiar și în cazul în care garanțiile privind autovehiculele emise de furnizorii de autovehicule sau de rețelele autorizate ale acestora conțin restricții privind lucrările de reparații sau privind piesele de schimb⁸.

5. Un consumator care a cumpărat un autovehicul de la un dealer autorizat ar trebui să poată beneficia de garanție în alt stat membru al UE?

Da, deși se pot aplica unele limite domeniului de aplicare al garanției.

Dacă furnizorii de autovehicule nu respectă obligațiile aflate în sarcina lor în temeiul contractului de garanție a autovehiculelor cumpărate de consumatori de la dealeri autorizați din alte state membre ori nu includ obligații contractuale în sarcina reparatorilor autorizați de a efectua lucrări de reparație în garanție pentru astfel de autovehicule, suntem în prezența unei restricții asupra vânzărilor, iar acordurile de distribuție selectivă în cauză sunt de natură a fi contrare normelor de concurență ale UE⁹.

⁷ În general, este puțin probabil ca astfel de restricții privind lucrările de reparații sau privind piesele de schimb să aducă beneficii societății de asigurări.

⁸ Prin urmare, este puțin probabil ca astfel de garanții să determine încadrarea acordurilor de distribuție selectivă în cauză la articolul 101 din TFUE.

⁹ Este probabil ca aceste acorduri să intre sub incidența articolului 101 din TFUE. Mai mult, acestea nu vor putea beneficia de o exceptare în temeiul Regulamentului (UE) nr. 330/2010 al Comisiei privind aplicarea articolului 101 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene categoriilor de acorduri verticale și practici concertate (JO L - 102 din 23.4.2010, p. 1-7), întrucât clauzele în cauză ar constitui o restricție a vânzărilor în sensul articolului 4 literele (b) și respectiv (c), a se vedea <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:RO:PDF>. A se vedea, de asemenea, punctul (50) și în special nota de subsol 4 din Orientările privind restricțiile verticale, JO C-130 din 19.5.2010, disponibile la adresa <http://eur->

Același raționament se aplică reparațiilor sau lucrărilor efectuate cu titlu gratuit ca urmare a retragerii unui produs¹⁰. Raționamentul nu se modifică în cazul în care consumatorul a achiziționat autovehiculul printr-un intermediar mandatat. Garanțiile autovehiculelor achiziționate de la dealeri autorizați din alte state membre ar trebui, de asemenea, să nu fie supuse unor proceduri administrative suplimentare care să ducă la întârzieri în efectuarea lucrărilor.

Cu toate acestea, ar trebui remarcat că condițiile garanției pot varia de la un stat membru la altul și că furnizorii de autovehicule, de regulă, țin seama de costul legat de respectarea unui anumit set de condiții ale garanției atunci când stabilesc prețul recomandat de achiziție al autovehiculului. În cazul în care un autovehicul este exportat, furnizorul autovehiculului poate aplica, în mod legitim, condițiile garanției inițiale aplicabile autovehiculului și, prin urmare, nu va fi obligat să aplice condițiile mai avantajoase de garanție care ar putea fi incluse în cazul autovehiculelor comercializate în statul membru de import.

De asemenea, trebuie menționat faptul că, în cazul în care un consumator a plătit separat pentru un program de mobilitate, acesta poate fi limitat la un anumit stat membru.

6. Diferă evaluarea restricțiilor privind piesele de schimb dacă, pentru operațiunile care nu sunt acoperite de garanție, producătorul autovehiculului impune utilizarea unei piese de schimb (cum ar fi un lubrifiant) de la un furnizor specific (decât dacă impune utilizarea propriei sale mărci)?

În general nu. O astfel de restricție este de natură să determine o încălcare a normelor de concurență ale UE.

Ca și în cazul restricției privind piesele de schimb prin care se condiționează aplicarea garanției de utilizarea de piese de schimb aparținând mărcii producătorului, o restricție privind piesele de schimb prin care se impune (în loc de a se recomanda doar) utilizarea de piese de schimb de la un anumit producător este de natură să excludă canale alternative de distribuție a pieselor de schimb.

Cu toate acestea, un constructor de autovehicule poate refuza, în mod legitim, să execute obligațiile ce decurg din contractul de garanție pe motiv că situația care a generat cererea de reparație în cauză este cauza nefuncționării piesei de schimb furnizate de către un furnizor alternativ.

LEASING

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:RO:PDF. În cele din urmă, este puțin probabil ca aceste acorduri să beneficieze de excepția prevăzută la articolul 101 alineatul (3) din TFUE. A se vedea, de asemenea, hotărârea Curții de Justiție din 10 decembrie 1985 în cauza 31/85, ETA Fabriques d'Ebauches / SA DK Investment și alții.

¹⁰ În cazul în care producătorii de autovehicule nu efectuează lucrări de reparații gratuite în caz de retragere a unui produs inclus în autovehiculele cumpărate de consumatori de la dealerii autorizați în alte state membre sau nu includ obligații contractuale în sarcina reparatorilor autorizați să efectueze lucrări de reparație în legătură cu retragerea, acest lucru ar urma, de asemenea, să constituie o restricție asupra vânzărilor, iar acordurile de distribuție selectivă în cauză sunt de natură a fi contrare normelor de concurență ale UE.

Contractele de leasing dintre întreprinderi nu se supun normelor generale ale UE privind acordurile verticale¹¹. De asemenea, acestea nu intră în sfera de aplicare a Regulamentului de exceptare pe categorii de ajutoare în sectorul autovehiculelor¹². În ceea ce privește acordurile dintre societățile de leasing și conducătorii auto privați, acestea nu intră sub incidența prevederilor articolului 101 din TFUE.

Cu toate acestea, următoarea întrebare a fost pusă frecvent.

7. În cazul în care un autovehiculul este închiriat prin leasing de la o întreprindere care are legături cu furnizorul de autovehicule, poate această întreprindere să prevadă că lucrările de reparație trebuie să fie efectuate în cadrul rețelei autorizate a furnizorului de autovehicule și/sau utilizând exclusiv piese de schimb aparținând mărcii furnizorului de autovehicule?

Da, cu excepția cazurilor în care (sau până când) este sigur că va avea loc un transfer de proprietate asupra autovehiculului către locatar/utilizator la expirarea contractului sau la încheierea perioadei de leasing.

În principiu, atât timp cât nu există certitudinea că dreptul de proprietate asupra autovehiculului va fi transferat către locatar/utilizator, societatea de leasing va avea interesul să conserve valoarea reziduală a autovehiculului și, în consecință, poate fi îndreptățit să pună o valoare mai mare pe autovehicul în cazul în care întreținerea acestuia s-a făcut întotdeauna în cadrul rețelei de reparații autorizate, utilizând doar piese de schimb aparținând mărcii furnizorului de autovehicule.

Dimpotrivă, în cazul în care este sigură încheierea unui transfer de proprietate (fie datorită faptului că acest lucru este prevăzut în contract, fie pentru că locatarul/utilizatorul a decis să valorifice opțiunea în acest sens), societatea de leasing nu poate în principiu să pretindă un interes specific în valoarea reziduală a autovehiculului care să îl îndreptățească să impună restricții locatarului/utilizatorului privind utilizarea serviciilor reparatorilor independenți sau utilizarea altor piese de schimb. În acest sens, societatea de leasing se găsește într-o situație identică cu cea a unui contract de vânzare-cumpărare obișnuit.

PIESE DE SCHIMB

Furnizarea de piese de schimb face obiectul a trei restricții grave specifice sectorului în cadrul Regulamentului de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor¹³. Totuși, au fost puse frecvent anumite întrebări cu privire la furnizarea de piese de schimb atât reparatorilor independenți, cât și celor autorizați.

¹¹ Orientări privind restricțiile verticale, punctul (26), a se vedea nota de subsol 9.

¹² A se vedea articolul 2.

¹³ A se vedea articolul 5.

8. Poate un furnizor de autovehicule să condiționeze participarea la programele de bonusuri sau reduceri pentru piesele de schimb captive¹⁴ de aprovizionarea cu piese de schimb supuse concurenței?

Această problemă nu este tratată în Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor sau în Orientările suplimentare. În anumite condiții, reducerile condiționate ar putea reprezenta un abuz de poziție dominantă încălcându-se, astfel, normele de concurență ale UE.

În majoritatea cazurilor, programele de bonusuri și reduceri sunt un mijloc legitim și, eventual, favorabil concurenței, de a motiva un reparator să vândă mai multe piese de schimb ale mărcii în cauză. Cu toate acestea, trebuie să se acorde atenție pieselor captive, în cazul cărora furnizorul de autovehicule va avea o poziție dominantă. Condiționarea participării la programele de bonusuri și reduceri de cumpărarea de către reparator a pieselor de schimb supuse concurenței aparținând mărcii furnizorului de autovehicule ar putea sugera că furnizorul de autovehicule se bazează pe poziția dominantă de pe o piață pentru a obține în mod abuziv avantaje pe altă piață¹⁵.

9. Poate un furnizor de autovehicule să oblige reparatorii săi autorizați să stocheze piese de schimb aparținând unor mărci alternative separat de piesele de schimb aparținând propriei sale mărci?

În general, da, atât timp cât acest lucru nu îngreunează în mod nejustificat utilizarea de către reparatorii în cauză a pieselor de schimb aparținând mărcilor alternative.

Un furnizor de autovehicule poate avea un interes legitim în a se asigura că reparatorii autorizați stochează piese de schimb ordonat, întrucât, dacă accesul la piesele de schimb corespunzătoare se face ușor, acest lucru ar putea avea un impact asupra percepției consumatorilor în legătură cu marca. Furnizorii de autovehicule pot avea, de asemenea, un interes legitim în a se asigura că piesele de schimb aparținând mărcilor alternative nu sunt în mod greșit utilizate pentru reparațiile efectuate în garanție sau în cadrul pachetelor de întreținere ale căror costuri le suportă.

Cu toate acestea, cerințele de acest tip nu ar trebui să complice în mod nejustificat gestionarea stocurilor, să determine nevoia unui spațiu de depozitare mai mare sau să împiedice accesul astfel încât reparatorii să fie descurajați să utilizeze piesele de schimb aparținând mărcilor alternative¹⁶. Exemple de restricții care ar putea să nu fie justificate sunt obligațiile impuse de un furnizor de autovehicule reparatorilor săi de a

¹⁴ Piesele de schimb captive sunt piese care pot fi obținute numai de la producătorul autovehiculului sau de la membrii rețelelor sale autorizate; a se vedea Orientările suplimentare, punctul (22). A se vedea nota de subsol 2 de mai sus.

¹⁵ Acest fapt ar duce la o încălcare a articolului 102 din TFUE. Orientări generale privind aplicarea articolului 102 din TFUE pot fi găsite în Comunicarea Comisiei - Orientări privind prioritățile Comisiei în aplicarea articolului 82 din Tratatul CE la practicile de excludere abuzivă ale întreprinderilor dominante (JO C-45 din 24.2.2009, pp. 7 – 20), a se vedea <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:RO:PDF>. A se vedea în special secțiunea referitoare la legare și grupare.

¹⁶ Cerințele care au astfel de efecte ar putea fi considerate obligații indirecte de neconcurență, al căror impact ar trebui să fie evaluat pe baza Orientărilor privind restricțiile verticale. A se vedea nota de subsol 9 de mai sus.

dispune de un depozit separat pentru astfel de piese sau de a nu depozita astfel de piese în halele de lucru.

10. Un reparator autorizat poate refuza să furnizeze piese de schimb captive garajelor independente?

În general, da. Este puțin probabil ca normele UE privind concurența să fie încălcate dacă un reparator autorizat nu ar face decât să refuze, în mod unilateral, să furnizeze piese de schimb reparatorilor independenți.

În majoritatea cazurilor, este în interesul reparatorilor autorizați să vândă piese de schimb reparatorilor independenți, întrucât astfel obțin un profit.

Dacă, pentru un anumit motiv, un reparator autorizat ar decide în mod unilateral să nu vândă piese de schimb captive reparatorilor independenți, este puțin probabil ca acest lucru să reprezinte o încălcare a normelor de concurență ale UE¹⁷. De obicei, reparatorii independenți pot să se adreseze unui alt reparator autorizat pentru achiziționarea de piese de schimb captive.

În cazul în care, cu toate acestea, membrii unui sistem de distribuție selectivă ar conveni să nu vândă piese de schimb captive reparatorilor independenți, acordul în cauză ar putea fi anticoncurențial¹⁸.

11. În ce circumstanțe ar fi obligat un furnizor de autovehicule să transmită piese de schimb direct reparatorilor independenți?

Dacă reparatorii independenți ar întâmpina dificultăți mari în a obține piese de schimb captive de la distribuitorii autorizați ai acestor părți, nefurnizarea de către furnizorul de autovehicule a acestor piese de schimb în mod direct ar putea duce la o încălcare a normelor de concurență ale UE.

Furnizorii de autovehicule oferă reparatorilor lor autorizați întreaga gamă de piese de schimb de care au nevoie pentru a efectua lucrări de reparație și de întreținere pentru autovehiculele mărcii în cauză și sunt singurele societăți în măsură să furnizeze reparatorilor și distribuitorilor anumite componente. Dacă reparatorii independenți nu reușesc să se aprovizioneze cu aceste piese captive de la distribuitorii autorizați, iar furnizorul de autovehicule refuză să furnizeze reparatorilor independenți, în mod direct, piesele, potențialele efecte negative rezultate din acordurile sale cu reparatorii

¹⁷ Articolul 101 din TFUE nu ar fi relevant, întrucât decizia de a nu vinde piese de schimb nu ar rezulta dintr-un acord. Articolul 102 din TFUE nu ar fi, în general, aplicabil, întrucât este puțin probabil ca reparatorul autorizat în cauză să poată fi considerat a avea o poziție dominantă pe piață.

¹⁸ Într-adevăr, un astfel de acord ar fi de natură să intre sub incidența articolului 101 din TFUE. Ar trebui remarcat, de asemenea, că restricția impusă de un furnizor asupra membrilor rețelei autorizate de reparatori independenți privind vânzările de piese de schimb constituie o restricție gravă [a se vedea articolul 5 litera (a) din Regulamentul nr. 461/2010, a se vedea nota de subsol 1 de mai sus] și este, de asemenea, de natură să intre sub incidența articolului 101 din TFUE.

autorizați și/sau distribuitorii de piese ar putea fi accentuate¹⁹. Mai exact, lipsa accesului la piese de schimb captive ar putea provoca o scădere a poziției pe piață a operatorilor independenți, ceea ce ar conduce în final la prejudicierea consumatorilor.

12. Poate un furnizor de autovehicule să interzică unui membru al rețelei sale autorizate de distribuție de piese de schimb să vândă piese de schimb reparatorilor independenți care folosesc distribuitorii independenți de piese de schimb ca intermediari?

În general, nu. În cazul în care un distribuitor autorizat de piese de schimb ar decide în mod unilateral să nu vândă reparatorilor independenți care folosesc intermediari, acest lucru nu ar reprezenta o încălcare a normelor de concurență ale UE. Cu toate acestea, în cazul în care un furnizor de autovehicule ar da indicații distribuitorilor de a nu vinde prin intermediari, acordurile sale de distribuție ar fi de natură să încalce normele UE privind concurența.

Majoritatea furnizorilor de autovehicule au sisteme calitative de distribuție selectivă pentru vânzarea de piese de schimb. Reparatorii independenți trebuie să fie considerați utilizatori finali de piese de schimb în sensul Regulamentului de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor²⁰. Dacă un furnizor de autovehicule ar interzice distribuitorilor săi selectivi să vândă unor astfel de reparatori, în cazul în care aceștia utilizează serviciile intermediarilor, acest lucru ar reprezenta o restricție asupra vânzărilor pasive.

În principiu, intermediarii trebuie considerați ca fiind o prelungire a părții contractuale. Cu toate acestea, pentru a fi considerat un intermediar, acesta trebuie să aibă indicații să cumpere bunurile care fac obiectul unei comenzi bine definite și nu poate să comercializeze piesele cumpărate de la membrii sistemului de distribuție selectivă. Un furnizor de autovehicule poate, în mod legitim, să dea instrucțiuni membrilor unui astfel de sistem să nu vândă societăților care intenționează să revândă piesele în cauză.

¹⁹ Acest lucru ar face ca acordurile să se încadreze sub incidența articolului 101 din TFUE. În anumite situații, în cazul în care piesele de schimb în cauză nu ar fi disponibile la distribuitorii autorizați de piese de schimb, nefurnizarea unor astfel de piese ar putea reprezenta o încălcare a articolului 102 din TFUE.

²⁰ Articolul 5 litera (a). A se vedea nota de subsol 1 de mai sus.

INSTRUMENTELE ELECTRONICE

Pe piață există două categorii de instrumente electronice de diagnostic și de reparații: instrumente specifice mărcii, fabricate de către un terț, dar comercializate de către furnizorul de autovehicule, și alte instrumente care sunt concepute pentru repararea mai multor mărci de autovehicule. Întrebările primite se referă la ambele tipuri.

13. Se poate stipula în acordurile dintre furnizorul de autovehicule și membrii rețelei sale de reparații autorizate că aceștia din urmă trebuie să utilizeze instrumente electronice specifice de diagnostic sau de reparații sau echipamente specifice pentru repararea, service-ul și întreținerea autovehiculelor, chiar dacă sunt disponibile instrumente sau echipamente echivalente, din alte surse?

În general, da. Este puțin probabil ca o astfel de restricție să conducă la o încălcare a normelor de concurență ale UE²¹.

Este probabilă obținerea de economii de scară dacă un constructor de autovehicule convine cu un producător de instrumente ca întreaga sa rețea autorizată de reparații să folosească un instrument comun sau instrumente comune. Este mai probabil să se găsească soluții comune la probleme tehnice dacă se folosește un instrument comun. Mai mult, formarea poate fi facilitată dacă toți tehnicienii folosesc un instrument comun. În majoritatea cazurilor, precizarea că un reparator autorizat trebuie să aibă acces la un anumit instrument este, prin urmare, de natură a fi un criteriu calitativ acceptabil²².

14. Indicațiile privind accesul la informațiile tehnice prevăzute în Orientările suplimentare se aplică, de asemenea, producătorilor de instrumente care doresc să aibă acces la aceste informații pentru a crea instrumente de reparații compatibile cu mai multe mărci?

Nu. Atunci când, în cadrul Orientărilor suplimentare, se analizează dacă nefurnizarea unor informații tehnice este de natură a încălca normele de concurență ale UE, se face o distincție între informațiile tehnice care vor fi în cele din urmă folosite pentru repararea și întreținerea autovehiculelor și informațiile tehnice utilizate în alt scop, cum ar fi fabricarea de instrumente²³.

În ceea ce privește accesul reparatorilor independenți la informațiile tehnice și la instrumente, Orientările suplimentare au ca scop prevenirea discriminării pe care producătorii de autovehicule ar putea-o face între reparatorii lor autorizați și reparatorii independenți în ceea ce privește aprovizionarea cu elementele esențiale care sunt în întregime sub controlul constructorului de autovehicule și care nu sunt

²¹ Orientările suplimentare (a se vedea nota de subsol 2 de mai sus) oferă lămuriri cu privire la relația dintre producătorii de instrumente și furnizorii de vehicule. A se vedea, în special, punctele (23) și (24).

²² Prin urmare, această restricție nu va determina intrarea acordurilor dintre producători și reparatori sub incidența articolului 101 alineatul (1) din TFUE.

²³ A se vedea punctul (65), în special punctul (65) litera (d) din Orientările suplimentare; a se vedea nota de subsol 2 de mai sus.

disponibile din alte surse²⁴. Obiectivul Orientărilor suplimentare este, prin urmare, să garanteze că reparatorii independenți au acces la instrumentele de reparații specifice mărcii în aceleași condiții ca și membrii rețelelor autorizate.

Acordurile dintre constructorul de autovehicule și producătorul de instrumente intră în sfera de aplicare a normelor generale ale UE în materie de concurență și ar trebui să fie evaluate în consecință²⁵.

ACCESUL LA INFORMAȚIILE TEHNICE

În ciuda clarificărilor extinse din Orientările suplimentare cu privire la acest subiect²⁶, atât Comisia, cât și autoritățile naționale în domeniul concurenței au primit frecvent întrebări referitoare la siguranță și securitate, la prețuri și la chestiunea specifică a istoricului autovehiculelor în materie de service.

15. Poate constructorul unui autovehicul refuza să acorde operatorilor independenți accesul la informațiile tehnice din motive de siguranță sau securitate?

Presupunând că este probabil ca un constructor de autovehicule să fie singura sursă a întregii game de informații tehnice privind autovehiculele mărcii sale (și acordurile sale privind furnizarea de astfel de informații nu pot, prin urmare, beneficia de excepțiile instituite prin Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor), răspunsul este, în general, nu. Într-un astfel de caz, care implică o poziție de (cvasi)monopol, refuzul, fără alte justificări, de a acorda informații tehnice pentru presupuse motive de securitate sau de siguranță nu vor fi compatibile, de obicei, cu regulile de concurență ale UE.

Producătorii de autovehicule trebuie, în principiu, să pună la dispoziția operatorilor independenți informațiile tehnice a căror unică sursă sunt. Numai în cazuri excepționale neoferirea de astfel de informații poate să fie justificată din motive de siguranță sau securitate²⁷. Printre factorii care trebuie luați în considerare în cazuri individuale sunt:

Domeniul de aplicare al informațiilor vizate

²⁴ În acest caz, acordurile de reparații autorizate se încadrează în domeniul de aplicare a articolului 101 din TFUE.

²⁵ Furnizorul de autovehicule și producătorul de instrumente ar trebui să își evalueze acordurile în conformitate cu articolele 101 și 102 din TFUE și, în special, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 330/2010 al Comisiei privind aplicarea articolului 101 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene categoriilor de acorduri verticale și practici concertate, precum și în conformitate cu Orientările privind restricțiile verticale, a se vedea nota de subsol 9 de mai sus.

²⁶ A se vedea, în special, punctele 62 și următoarele din Orientările suplimentare. A se vedea nota de subsol 2 de mai sus.

²⁷ După cum se explică în Orientările suplimentare, în general, neoferirea de informații tehnice poate determina încadrarea acordurilor dintre furnizori și reparatorii lor autorizați la articolul 101 din TFUE. A se vedea, în special, punctul (63) din Orientările suplimentare, a se vedea nota de subsol 2 de mai sus. Cu toate acestea, în anumite circumstanțe, furnizorii de autovehicule pot ajunge la concluzia că, chiar și în cazul în care anumite informații nu sunt furnizate, acordurile pot beneficia de excepția de la articolul 101 alineatul (3) din TFUE. Totuși, acest lucru este destul de improbabil în cazul unui (cvasi)monopol.

Garajele independente sunt, în general, familiarizate cu implicațiile sistemelor de siguranță, care includ pneuri, direcție, frâne și amortizoare, și, într-adevăr, au efectuat reparații ale acestor sisteme fără consecințe negative demonstrabile în materie de siguranță. Ar fi puțin probabil ca impunerea de restricții care afectează furnizarea de piese pentru astfel de sisteme, pe motiv că acestea sunt legate de siguranță, să fie considerată ca justificată²⁸.

Disponibilitatea unor forme mai puțin restrictive de protecție

Siguranță: dacă este necesar să se restricționeze accesul la piesele care au un impact asupra securității și cu care este posibil ca reparatorii independenți să nu fie familiarizați, cum ar fi un sistem electric de înaltă tensiune specific unui anumit model sau o tehnică de înlocuire a unor părți de caroserie din compozit pe bază de carbon, constructorul de autovehicule trebuie să adopte mijlocul cel mai puțin restrictiv de obținere a rezultatului dorit. Un exemplu ar putea fi posibilitatea de a solicita reparatorilor independenți să participe la un curs de formare privind un anumit sistem sau o anumită tehnică. Dacă constructorul de autovehicule sau o întreprindere care acționează în numele său oferă un astfel de curs de formare, reparatorului independent nu ar trebui să i se impună să urmeze mai multe cursuri de formare decât are nevoie pentru a lucra cu sistemul sau pentru a stăpâni tehnica în legătură cu care este invocată excepția.

Securitate: în ceea ce privește informațiile referitoare la securitate, un control al cazierelor judiciare poate fi adesea considerat ca un mijloc mai puțin restrictiv de a asigura protecție.

16. Poate un constructor de autovehicule să acorde reduceri sau rambursări în cazul informațiilor tehnice dacă un reparator autorizat achiziționează un anumit volum de piese de schimb sau de instrumente aparținând mărcii producătorului de autovehicule?

Acest aspect nu este analizat în Regulamentul de exceptare pe categorii sau în Orientările suplimentare. În anumite circumstanțe, acest comportament ar putea reprezenta un abuz de poziție dominantă și ar putea duce, astfel, la o încălcare a normelor de concurență ale UE.

Este probabil ca producătorul autovehiculelor să fie singura sursă pentru întreaga gamă de informații tehnice privind autovehiculele mărcii sale. Acordarea de reduceri sau de rambursări în cazul informațiilor tehnice cu condiția ca un reparator să achiziționeze un anumit volum de piese sau de instrumente aparținând mărcii producătorului ar putea sugera că producătorul de autovehicule se bazează pe poziția dominantă de pe o piață pentru a obține în mod abuziv avantaje pe altă piață²⁹.

²⁸ În consecință, este improbabil ca aceste practici să beneficieze de excepția prevăzută la articolul 101 alineatul (3) din TFUE.

²⁹ Orientări generale privind aplicarea articolului 102 din TFUE se pot găsi în Orientările Comisiei privind prioritățile Comisiei în aplicarea articolului 82 din Tratatul CE la practicile de excludere abuzivă ale întreprinderilor dominante. A se vedea nota de subsol 15 de mai sus.

17. Se poate interzice unui reparator independent să acceseze sau să actualizeze o versiune tipărită sau electronică a istoricului autovehiculului în materie de service?

Nu, în măsura în care este probabil ca furnizorul de autovehicule și/sau reparatorii săi autorizați să fie singura sursă de date complete referitoare la autovehiculele mărcii sale. Orice refuz de a acorda acces la istoricul în materie de service ar fi de natură să determine încălcarea normelor de concurență ale UE prin acordurile dintre furnizorul de autovehicule și reparatorii săi autorizați.

În sensul aplicării Orientărilor suplimentare, registrele existente, în orice formă, privind service-ul sau reparațiile, trebuie tratate ca informații tehnice. Accesul la aceste registre va fi, în general, necesar pentru a permite reparatorilor să estimeze ce acțiuni trebuie realizate pentru a aduce la zi programul de întreținere.

Un dosar incomplet privind service-ul sau reparațiile ar fi de natură să reducă valoarea reziduală a autovehiculului și să facă dificilă dovedirea faptului că au fost respectate condițiile de garanție. Dacă reparatorii independenți nu ar putea actualiza aceste dosare, acest lucru ar fi de natură să descurajeze consumatorii să folosească serviciile reparatorilor independenți și ar exclude astfel de operatori de pe o parte semnificativă a pieței.

ACCESUL LA REțeleLE AUTORIZATE

În Orientările suplimentare se prevede principiul conform căruia, în afara cazurilor care se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor³⁰, rețelele de reparații autorizate ar trebui, în general, să fie deschise tuturor întreprinderilor care îndeplinesc criteriile de calitate corespunzătoare³¹. Cu toate acestea, s-a ridicat problema dacă anumite condiții de acces trebuie considerate ca nefiind de natură calitativă (și, prin urmare, ar trebui considerate ca fiind criterii cantitative)³².

18. Un furnizor de autovehicule poate refuza accesul unui reparator la rețeaua sa de reparatori autorizați pe motiv că reparatorul în cauză este deja autorizat să repare autovehicule aparținând unei mărci concurente de autovehicule?

În cazul în care se referă la acordurile care nu se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor, răspunsul este, în general, nu. Aceasta ar putea determina încălcarea normelor de concurență ale UE prin acordurile în cauză.

³⁰ În majoritatea cazurilor, este probabil ca rețelele de reparatori autorizați ale producătorilor de mașini să depășească pragul de 30 % de cotă de piață pe piața (piețele) relevantă (relevante).

³¹ A se vedea, în special, punctele (70) și (71) din Orientările suplimentare. A se vedea nota de subsol 2 de mai sus.

³² Acordurile de distribuție selectivă beneficiază de exceptarea pe categorii în măsura în care cota de piață a părților este mai mică de 30 %, sub rezerva condițiilor definite în regulament, a se vedea punctul (46) din Orientările suplimentare. A se vedea nota de subsol 2 de mai sus. Mai mult, acordurile de distribuție bazate pe criterii pur calitative nu intră sub incidența articolului 101, indiferent de cota de piață a părților. A se vedea punctul (43) din Orientările suplimentare (a se vedea nota de subsol 2 de mai sus).

În marea majoritate a cazurilor, furnizorii de autovehicule utilizează criteriile calitative în scopul de a-și selecta reparatorii autorizați³³. Prin urmare, se pune problema dacă cerința de a nu fi autorizat să repare autovehicule aparținând unei mărci concurente de autovehicule este o cerință calitativă validă. Pentru a stabili acest lucru, este necesar să se analizeze dacă această cerință este obiectivă și impusă de natura serviciului. În mod normal, nu există nicio justificare în natura serviciilor de reparații prin care o marcă să impună realizarea acestora exclusiv de către societăți care să nu fie autorizate să repare autovehicule aparținând unor alte mărci. O astfel de obligație, prin urmare, reprezintă în mod normal un criteriu non-calitativ care poate restrânge concurența pe piața relevantă, și anume pe piața pentru serviciile de reparații și întreținere pentru marca în cauză.

³³ Astfel cum se explică la nota de subsol 32 de mai sus, acordurile calitative de distribuție selectivă nu intră, în principiu, sub incidența articolului 101 din TFUE.