

Известие на Комисията**Допълнителни насоки относно вертикалните ограничения в споразуменията за продажба и ремонт на моторни превозни средства и дистрибуцията на резервни части за моторни превозни средства**

(текст от значение за ЕИП)

(2010/C 138/05)

I. ВЪВЕДЕНИЕ**1. Цел на насоките**

- (1) Настоящите насоки определят принципите за извършване на оценка в съответствие с член 101 от Договора за функционирането на Европейския съюз⁽¹⁾ на определени проблеми, възникнали в контекста на вертикалните ограничения в споразуменията за продажба и ремонт на моторни превозни средства и за дистрибуция на резервни части. Те придружават Регламент (ЕС) № 461/2010 на Комисията относно прилагането на член 101, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на категории вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства⁽²⁾ (по-долу „регламент за групово освобождаване на моторни превозни средства“) и целта им е да помогнат на дружествата да извършват собствена оценка на тези споразумения.
- (2) Настоящите насоки дават разяснения по въпроси, които са особено уместни за сектора на моторните превозни средства, включително за тълкуването на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 330/2010 на Комисията от 20 април 2010 г. за прилагането на член 101, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно категориите вертикални споразумения и съгласувани практики⁽³⁾ (по-долу „общ регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения“). Настоящите насоки не засягат приложимостта на насоките относно вертикалните ограничения⁽⁴⁾ (по-долу „общите насоки относно вертикалните ограничения“) и следователно следва да се разглеждат във връзка с общите насоки относно вертикалните ограничения и като тяхно допълнение.
- (3) Настоящите насоки се прилагат както за вертикални споразумения и съгласувани практики, свързани с условията, при които страните могат да закупуват, продават или препродават резервни части за моторни превозни средства и/или да предоставят услуги по ремонт и поддръжка на моторни превозни средства, така и за вертикални споразумения и съгласувани практики, свързани с условията, при които страните могат да закупуват, продават или препродават нови моторни превозни средства. Както е обяснено в раздел II от

настоящите насоки, последната категория споразумения и съгласувани практики ще продължат до 31 май 2013 г. да бъдат обект на съответните разпоредби на Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията от 31 юли 2002 г. относно прилагането на член 81, параграф 3 от Договора по отношение на категории вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства⁽⁵⁾. Следователно, що се отнася до вертикалните споразумения и съгласуваните практики за покупката, продажбата или препродажбата на нови моторни превозни средства, настоящите насоки ще се прилагат едва от 1 юни 2013 г. Настоящите насоки не се прилагат за вертикални споразумения в сектори, различни от този на моторните превозни средства, и не е задължително принципите, заложи в тях, да се използват за оценяване на споразумения в други сектори.

- (4) Настоящите насоки не засягат възможността за паралелно прилагане на член 102 от Договора по отношение на вертикални споразумения в сектора на моторните превозни средства или на тълкуването, което Съдът на Европейския съюз може да направи във връзка с прилагането на член 101 за такива вертикални споразумения.
- (5) Освен ако не е посочено друго, анализът и аргументите в тези насоки се отнасят до всички нива на търговията. Термините „доставчик“ и „дистрибутор“⁽⁶⁾ се използват за всички нива на търговията. Общият регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения и регламентът за групово освобождаване на моторни превозни средства се наричат по-долу заедно „регламенти за групово освобождаване“.
- (6) Стандартите, посочени в настоящите насоки, трябва да се прилагат за всеки случай, който има отношение към отделните фактически и правни обстоятелства. Комисията ще прилага⁽⁷⁾ тези насоки по разумен и гъвкав начин и като взема предвид опита, натрупан в процеса на дейностите ѝ по правоприлагане и мониторинг на пазара.
- (7) Историята на прилагането на правилата за конкуренция в този сектор показва, че могат да бъдат породени определени ограничения в резултат на явни преки договорни задължения или чрез непреки задължения или средства, които обаче постигат същия антиконкурентен резултат. Доставчик, който желае да окаже влияние върху конкурентното поведение на определен дистрибутор, може

(1) Считано от 1 декември 2009 г. членове 81 и 82 от Договора за ЕО станали съответно членове 101 и 102 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Двете групи от разпоредби са по същество идентични. За целите на настоящите насоки позоваванията на членове 101 и 102 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания на съответно членове 81 и 82 от Договора за ЕО, когато е уместно. С ДФЕС се въвеждат също някои промени в терминологията, като „Общност“ се заменя със „Съюз“, а „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. В тези насоки се използва терминологията на ДФЕС.

(2) ОВ L 129, 28.5.2010 г., стр. 52.

(3) ОВ L 102, 23.4.2010 г., стр. 1.

(4) ОВ C 130, 19.5.2010 г., стр. 1.

(5) ОВ L 203, 1.8.2002 г., стр. 30.

(6) Дистрибуторите на нивото на търговията на дребно обикновено се наричат в сектора „дилъри“.

(7) След осъвременяването на правилата на Съюза за конкуренцията основната отговорност за този анализ се носи от страните по споразуменията. При все това Комисията може да проверява съвместимостта на споразуменията с член 101 от Договора по своя собствена инициатива или след постъпване на жалба.

например да използва заплахи или сплашване, предупреждения или санкции. Доставчикът може също да забави или преустанови доставките или да заплаши с прекратяване на договорите дистрибуторите, които продават на чуждестранни потребители или не се придържат към определено ниво на цените. Прозрачните отношения между страните по договор обикновено намаляват риска от това производителите да бъдат държани отговорни за използването на такива непреки форми за оказване на натиск с цел постигане на антиконкурентен резултат. Спазването на кодекс за поведение е сред средствата за постигане на по-голяма прозрачност в търговските отношения между страните. В кодексите може да се предвиждат *inter alia* срокове за предизвестие за прекратяване на договор, които могат да се определят в съответствие с продължителността на договора; компенсации, предоставяни за специфични за дадено договорно взаимоотношение инвестиции, направени от дилъра, в случай на предварително прекратяване на договор без обоснова на причина; както и арбитражиране като алтернативен механизъм за решаване на спорове. Ако доставчик включи такъв кодекс за поведение в споразуменията си с дистрибуторите и сервизите, направи го публично достъпен и спазва разпоредбите му, това ще се счита за уместен фактор за оценка на поведението на доставчика в отделни случаи.

2. Структура на насоките

(8) Настоящите насоки са структурирани, както следва:

- обхват на регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства и отношението му към общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения (раздел II);
- прилагане на допълнителните разпоредби на регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства (раздел III);
- оценка на определени ограничения: снабдяване с продукт от една марка и селективна дистрибуция (раздел IV).

II. ОБХВАТ НА РЕГЛАМЕНТА ЗА ГРУПОВО ОСВОБОЖДАВАНЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ОТНОШЕНИЕТО МУ КЪМ ОБЩИЯ РЕГЛАМЕНТ ЗА ГРУПОВО ОСВОБОЖДАВАНЕ НА ВЕРТИКАЛНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

- (9) Съгласно член 4 регламентът за групово освобождаване на моторни превозни средства обхваща вертикалните споразумения, свързани с покупката, продажбата или препродажбата на резервни части за моторни превозни средства и предоставянето на услуги по ремонт и поддръжка на моторни превозни средства.
- (10) Член 2 от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства удължава до 31 май 2013 г. прилагането на съответните разпоредби на Регламент (ЕО) № 1400/2002, доколкото се отнасят до вертикални споразумения за покупката, продажбата или препродажбата на нови моторни превозни средства. От 1 юни 2013 г. общият регламент за групово освобождаване на вертикални спораз-

умения⁽¹⁾ ще се прилага също за вертикалните споразумения за покупката, продажбата и препродажбата на нови моторни превозни средства в съответствие с член 3 от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства.

- (11) Това разграничение отразява съществуващите условия на конкуренция на пазарите за продажба на нови моторни превозни средства, дистрибуция на резервни части, предоставяне на услуги за ремонт и на след продажбени услуги.
- (12) Въз основа на задълбочен анализ на пазара⁽²⁾, посочен в Доклада за оценка на действието на Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията от 28 май 2008 г. и в Съобщението на Комисията за бъдещата конкурентноправна рамка, приложима към сектора на моторните превозни средства от 22 юли 2009 г.⁽³⁾, става ясно, че не се наблюдават значителни недостатъци от гледна точка на конкуренцията, които да са по-характерни за сектора на дистрибуция на нови моторни превозни средства в сравнение с други стопански отрасли и които да изискват прилагането на различни и по-строги правила от заложените в общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения. Вследствие на това прилагането на праг на пазарния дял от 30 %⁽⁴⁾, неизключването на определени вертикални ограничения и условията, предвидени в общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения, ще гарантират по принцип, че вертикалните споразумения за дистрибуция на нови моторни превозни средства съответстват на условията, посочени в член 101, параграф 3 от Договора, без да са необходими допълнителни изисквания, надхвърлящи приложимите за други сектори.
- (13) За да се предостави обаче време на всички оператори да се адаптират към общия режим, особено с оглед на специфичните за дадено договорно взаимоотношение инвестиции, направени в дългосрочен план, срокът на валидност на Регламент (ЕО) № 1400/2002 се удължава с три години до 31 май 2013 г. по отношение на изискванията, свързани конкретно с вертикалните споразумения за покупката, продажбата или препродажбата на нови моторни превозни средства. От 1 юни 2010 г. до 31 май 2013 г. разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1400/2002, свързани както със споразуменията за дистрибуция на нови моторни превозни средства, така и със споразуменията за покупка, продажба и препродажба на резервни части за моторни превозни средства и/или предоставяне на услуги

⁽²⁾ SEC(2008) 1946/3.

⁽³⁾ COM(2009) 388.

⁽⁴⁾ В съответствие с член 7 от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения за изчисляването на този праг на пазарния дял по принцип се използват данни за реализираните покупки, или ако няма такива данни, може да се използва друга надеждна пазарна информация, включително обемите на продажбите на пазара. Във връзка с това Комисията отчита факта, че за дистрибуцията на нови моторни превозни средства пазарните дялове понастоящем се изчисляват от сектора въз основа на обема на моторните превозни средства, продадени от доставчика на съответния пазар, който включва всички моторни превозни средства, които се считат от купувача за взаимнозаменяеми или заместими поради характеристиките на продуктите, техните цени и предназначението им.

⁽¹⁾ Изтичането на действието на Регламент (ЕО) № 1400/2002 и замената му с новата правна рамка, обяснена в тези насоки, не изисква само по себе си да бъдат приключени съществуващите договори. Вж. например дело C-125/05 *Vulcan Silkeborg A/S* срещу *Skandinavisk Motor Co. A/S*. Сборник, 2006 г., I/7637.

по ремонт и поддръжка, ще се прилагат само по отношение на първия вид споразумения. През посочения период настоящите насоки няма да бъдат използвани за тълкуване на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1400/2002. Вместо това следва да се използва обяснителната брошура към регламента ⁽¹⁾.

- (14) Регламентът за групово освобождаване на моторни превозни средства се прилага от 1 юни 2010 г. по отношение на вертикалните споразумения, свързани с условията, при които страните могат да закупуват, продават или препродават резервни части за моторни превозни средства и/или да предоставят услуги по ремонт и поддръжка на моторни превозни средства. Това означава, че за да бъдат освободени в съответствие с член 4 от този регламент, тези споразумения не само трябва да отговарят на условията за освобождаване съгласно общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения, но трябва също да не съдържат никакви сериозни ограничения за конкуренцията, наричани обикновено твърди ограничения, изброени в член 5 от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства.
- (15) Поради обвързания по принцип с марката характер на пазарите за услуги по ремонт и поддръжка и за дистрибуция на резервни части конкуренцията на тези пазари по същността си е по-слаба в сравнение с пазара за продажба на нови моторни превозни средства. Въпреки повишаването на надеждността и удължаването на интервалите между услугите по поддръжка благодарение на технологичните подобрения, тенденцията към покачване на цените за отделните услуги по ремонт и поддръжка изпревари това развитие. На пазара за резервни части продуктите, носещи марката на производителя на автомобили, се конкурират с частите, доставени от доставчиците на оригинално оборудване (ДОО) и от други страни. Това поражда ценови натиск на тези пазари, което от своя страна води до натиск върху цените на пазарите за услуги по ремонт и поддръжка, тъй като резервните части съставляват голям процент от средните разходи за поправка. Освен това ремонтът и поддръжката представляват като цяло много голяма част от общите разходи на потребителите за моторни превозни средства, които от своя страна са значителен дял от средния потребителски бюджет.
- (16) За да се решат конкретните проблеми за конкуренцията на пазарите за следпродажбени услуги за моторни превозни средства, общият регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения е допълнен от три твърди ограничения в регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства, които се прилагат за споразумения за ремонт и поддръжка на моторни превозни средства и за доставка на резервни части. В раздел III от настоящите насоки се дават допълнителни насоки за тези допълнителни твърди ограничения.

III. ПРИЛАГАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИТЕ РАЗПОРЕДБИ В РЕГЛАМЕНТА ЗА ГРУПОВО ОСВОБОЖДАВАНЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

- (17) Споразуменията няма да се ползват от груповото освобождаване, ако съдържат твърди ограничения. Тези ограничения са изброени в член 4 от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения и член 5 от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства. Включването на такива ограничения в определено споразумение поражда презумпцията, че споразумението попада в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора. То също така поражда презумпцията, че няма вероятност споразумението да изпълни условията посочени член 101, параграф 3, поради което груповото освобождаване не се прилага. Това обаче е оборима презумпция, която оставя открита възможността в отделни случаи предприятията да се обосноват със защита на ефикасността съгласно член 101, параграф 3 от Договора.
- (18) Една от целите на Комисията по отношение на политиката на конкуренция в сектора на моторните превозни средства е да се защити достъпът на производителите на резервни части до пазара за следпродажбени услуги за моторни превозни средства, като по този начин се гарантира, че конкуриращите се марки резервни части продължават да бъдат достъпни за независимите и оторизирани сервиси, а също така и за търговците на резервни части на едро. Наличността на такива части облагодетелства значително потребителите, особено защото често има големи разлики между цените на частите, продавани или препродавани от производителя на моторното превозно средство, и на алтернативните части. Алтернативите на части с търговската марка на производителя на моторното превозно средство (части от производители на оригинално оборудване, ПОО) включват оригинални части, произведени и разпространявани от доставчиците на оригинално оборудване (части от доставчици на оригинално оборудване, ДОО), докато другите части, съответстващи на качеството на оригиналните компоненти, са доставени от производители на части с „еквивалентно качество“.
- (19) „Оригинални части или оборудване“ означава части или устройства, произведени съобразно спецификациите и производствените норми, предоставени от производителя на моторното превозно средство за производството на части или оборудване на моторното превозно средство и за неговия монтаж. Това включва и части или оборудване, произведени на същия конвейер като посочените части или оборудване. Приема се до доказване на обратното, че частите представляват оригинални части, ако производителят удостовери, че те отговарят на качеството на компонентите, използвани при монтажа на моторното превозно средство, и са били произведени съобразно спецификациите и производствените норми на въпросното моторно превозно средство (вж. член 3, параграф 26 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽²⁾).

⁽¹⁾ Обяснителна брошура за Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията от 31 юли 2002 г. — Дистрибуция и обслужване на моторни превозни средства в Европейския съюз.

⁽²⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

- (20) За да бъдат считани частите за притежаващи „еквивалентно качество“, те трябва да са с достатъчно високо качество, за да може тяхната употреба да не застрашава репутацията на въпросната мрежа от оторизирани сервиси. Както при всеки друг стандарт за подбор производителят на моторни превозни средства може да представи доказателства, че дадена резервна част не отговаря на това изискване.
- (21) В член 4, буква д) от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения това се описва като твърдо ограничение за споразумение между доставчик на компоненти и купувач, който монтира тези компоненти, с цел да се възпрепятства или да се ограничи способността на доставчика да продава своите компоненти на крайни потребители, независими сервиси или други доставчици на услуги, които не са натоварени от купувача с поправката или поддръжката на стоките му. В член 5, букви а), б) и в) от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства се съдържат три допълнителни твърди ограничения, свързани със споразуменията за доставката на резервни части.
- (22) Член 5, буква а) от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства се отнася до ограничението върху това членовете на система за селективна дистрибуция да продават на независими сервиси резервни части за моторни превозни средства. Тази разпоредба е уместна най-вече за определена категория части, наричани понякога патентовани части, които могат да бъдат получени единствено от производителя на моторни превозни средства или от членове на неговите оторизирани мрежи. Ако доставчик и дистрибутор се съгласят такива части да не се доставят на независими сервиси, възможно е това споразумение да ограничи достъпа на същите сервиси до пазара за услуги за ремонт и поддръжка и да не отговаря на изискванията на член 101 от Договора.
- (23) Член 5, буква б) от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства се отнася до всяко пряко или косвено ограничение, договорено между доставчик на резервни части, ремонтни инструменти или диагностично или друго оборудване и производител на моторни превозни средства, което ограничава възможността на доставчика да продава тези стоки на оторизирани и/или независими дистрибутори и сервиси. Така наречените „споразумения за инструменти“ между доставчиците на компоненти и производителите на моторни превозни средства представляват пример за възможните непреки ограничения от този тип. Във връзка с това следва да се прави позоваване на Известие на Комисията от 18 декември 1978 г. относно нейната оценка на определени договори за подизпълнение във връзка с член 85, параграф 1 от Договора за ЕИО ⁽¹⁾ (Известие за подизпълнение). По принцип член 101, параграф 1 от Договора не се прилага за спогодба, съгласно която производител на моторни превозни средства предоставя инструмент на производител на компоненти, който е необходим за производството на определени компоненти, споделя разходите за разработване на продукта или дава своя принос чрез предоставянето на необходими ⁽²⁾ права на интелектуална

собственост или ноу-хау и не позволява този принос да се използва за производството на части, които да се продават директно на пазара за следпродажбени услуги. От друга страна, ако производител на моторни превозни средства задължи доставчик на компоненти да прехвърли своята собственост върху такъв инструмент или правата си на интелектуална собственост или ноу-хау, ако поеме само незначителна част от разходите за разработване на продукта или не предостави принос под формата на необходими инструменти, права на интелектуална собственост или ноу-хау, това няма да се счита за действително споразумение за подизпълнение. Следователно споразумението може да попадне в приложното поле на член 101, параграф 1 от Договора и да бъде разглеждано в съответствие с разпоредбите на регламента за групово освобождаване.

- (24) Член 5, буква в) от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства се отнася до ограничението, договорено между производител на моторни превозни средства, който използва компоненти за първоначално сглобяване на моторни превозни средства, и доставчика на такива компоненти, което ограничава възможностите на последния да постави търговската си марка или лого ефективно и на видно място на доставените компоненти или на резервните части. С цел да се разшири изборът на потребителите, сервизите и потребителите следва да имат възможност да определят кои резервни части, различни от носещите марката на производителя на автомобила, доставени от алтернативни доставчици, са съвместими с определено моторно превозно средство. Поставянето на търговска марка или лого върху компонентите и върху резервните части улеснява идентифицирането на съвместимите части за подмяна, които могат да бъдат получени от ДОО. Като не позволяват това, производителите на моторни превозни средства могат да ограничат пускането на пазара на части ДОО и да ограничат избора на потребителите по начин, който противоречи на разпоредбите на член 101 от Договора.

IV. ОЦЕНКА НА ОПРЕДЕЛЕНИ ОГРАНИЧЕНИЯ

- (25) Страните по вертикални споразумения в сектора на моторните превозни средства следва да използват настоящите насоки като допълнение към общите насоки относно вертикалните ограничения и във връзка с тях, за да извършат оценка на съвместимостта на определени ограничения с член 101 от Договора. В настоящия раздел се дават конкретни насоки относно снабдяването с продукт от една марка и селективната дистрибуция, представляващи две области, които са особено уместни за оценяването на категориите споразумения, посочени в раздел II от настоящите насоки.

1. Задължения за снабдяване с продукт от една марка

- i) Оценка на задълженията за снабдяване с продукт от една марка съгласно регламентите за групово освобождаване

- (26) Съгласно член 3 от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства във връзка с член 5, параграф 1, буква а) от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения, доставчик

⁽¹⁾ ОВ С 1, 3.1.1979 г., стр. 2.

⁽²⁾ Ако производителят на моторни превозни средства предоставя инструмент, права на интелектуална собственост (ПИС) и/или ноу-хау на производител на компоненти, тази спогодба няма да се ползва от известието относно договорите за подизпълнение, ако производителят на компоненти вече разполага с този инструмент, права на интелектуална собственост или ноу-хау или би могъл да се сдобие с тях при разумни условия, понеже при тези обстоятелства приносът не би бил необходим.

и дистрибутор на моторни превозни средства, които държат дял от съответния пазар, ненадвишаващ 30 %, могат да се постигнат съгласие за задължение за снабдяване с продукт от една марка, което задължава дистрибутора да закупува превозни средства единствено от доставчика или от други фирми, посочени от доставчика, при условие че продължителността на такова задължение за въздржане от конкуренция е ограничено до пет години или по-малко. Същите принципи се прилагат за споразумения между доставчиците и техните оторизирани сервиси и/или дистрибутори на резервни части. Удължаването на договора за период, по-голям от пет години, изисква изричното съгласие на двете страни, като не трябва да съществуват пречки за дистрибутора да прекрати ефективно задължението за въздржане от конкуренция в края на петгодишния период. Задълженията за въздржане от конкуренция не са обхванати от регламентите за групово освобождаване, когато тяхната продължителност е неопределена или превишава пет години, въпреки че при тези обстоятелства регламентите за групово освобождаване ще продължат да се прилагат за останалата част от вертикалното споразумение. Същото се отнася и за задължения за въздржане от конкуренция, които мълчаливо се подновяват за период, по-голям от пет години. За мълчаливо подновяване на въпросното задължение за снабдяване с продукт от една марка ще се считат пречки, заплахи за прекратяване или индикации, че задължението за снабдяване с продукт от една марка ще бъде наново наложено, преди да е изтекъл достатъчен период от време, за да може дистрибуторът или новият доставчик да амортизира невъзвръщаемите си инвестиции.

(27) В съответствие с член 5, параграф 1, буква в) от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения всяко пряко или косвено задължение, налагащо на членовете на селективна дистрибуторска система да не продават търговските марки на отделни конкурентни доставчици, не попада в обхвата на освобождаването. Следва да се обърне специално внимание на начина, по който задълженията за снабдяване с продукт от една марка се прилагат към съществуващите дистрибутори на много марки, за да се гарантира, че въпросните задължения не са част от цялостна стратегия за отстраняване на конкуренция, упражнена от един или повече конкретни доставчици и особено от новонавлезли на пазара или по-слаби конкуренти. Такива опасения могат да възникнат по-специално, ако праговете на пазарния дял, посочени в параграф 34 от настоящите насоки, са надхвърлени и ако доставчикът, налагащ такъв вид ограничения, е с позиция на съответния пазар, която му позволява да допринесе значително за цялостния ефект на препятстване⁽¹⁾.

(28) Задълженията за въздржане от конкуренция във вертикални споразумения не представляват твърди ограничения, но въпреки това в зависимост от пазарните условия могат да имат отрицателен ефект, който може да доведе до това споразуменията да попаднат в приложното поле на член 101, параграф 1 от Договора⁽²⁾. Такъв вреден

ефект може да се породят, ако се увеличат пречките за навлизане или разширяване на пазара, които водят до изключване от пазара на конкурентни доставчици и до вреди за потребителите, особено като се увеличат цените на продуктите или се ограничи изборът на продуктите, намали се качеството им или нивото на иновация за продуктите.

(29) Задълженията за въздржане от конкуренция могат обаче да имат и положителен ефект, който да обоснове прилагането на член 101, параграф 3 от Договора. Те могат по-специално да помогнат за преодоляване на проблема с „получаването на готово“, според който един доставчик се ползва от инвестициите, направени от друг. Например доставчик може да инвестира в помещенията на дистрибутор, но по този начин да привлече клиенти за конкурентна марка, която също се продава в тези помещения. Същото се отнася и за другите видове инвестиции, направени от доставчика, например инвестициите в обучението, които могат да се използват от дистрибутора, за да продава моторни превозни средства на конкурентни производители.

(30) Друг положителен ефект от задълженията за въздржане от конкуренция в сектора на моторните превозни средства е свързан с подобряването на имиджа на марката и репутацията на дистрибуторската мрежа. Това ограничение може да спомогне за създаване и поддържане на имидж на марката чрез налагане на известна мярка за еднообразие и качествена стандартизация на дистрибуторите и по този начин да увеличи привлекателността на дадена марка за крайния потребител и да увеличи нейните продажби.

(31) Член 1, буква г) от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения определя задължение за въздржане от конкуренция, както следва:

„а) всяко пряко или косвено задължение, налагащо на купувача да не произвежда, купува, продава или препродава стоки или услуги, които се конкурират с договорните стоки или услуги, или

б) всяко пряко или косвено задължение на купувача да купува от доставчика или от друго предприятие, посочено от доставчика, повече от 80 % от всички покупки на купувача на договорните стоки или услуги и техните заместители на съответния пазар.“

(32) Освен преките методи за обвързване на дистрибутора със своите собствени марки, доставчикът може да използва и косвени методи със същия ефект. В сектора на моторните превозни средства тези косвени методи могат да включват качествени стандарти, предназначени специално да обезкуражат дистрибуторите да продават продукти от конкурентни марки⁽³⁾, бонуси, които зависят от съгласието на дистрибутора да продава изключително една марка,

⁽¹⁾ Известие на Комисията относно споразуменията с незначителен ефект, които не ограничават съществено конкуренцията по смисъла на член 81, параграф 1 от Договора за създаване на Европейската общност (*de minimis*), ОВ С 368, 22.12.2001 г., стр. 13.

⁽²⁾ По отношение на уместните фактори, които трябва да бъдат взети предвид, за да се извърши оценка на задълженията за въздржане от конкуренция съгласно член 101, параграф 1, вж. съответния раздел в общите насоки относно вертикалните ограничения, по конкретно параграфи 129—150.

⁽³⁾ Вж. дела BMW IP/06/302 — 13.3.2006 г. и Opel 2006, IP/06/303 — 13.3.2006 г.

отстъпки за постигнати цели или други определени изисквания, като изискването за учредяване на отделно юридическо лице за конкурентната марка или задължението за излагане на допълнителната конкурентна марка в отделен шоурум в географско място, където изпълнението на такова изискване не би било икономически оправдано (например слабо населени места).

- (33) Груповото освобождаване, предвидено в общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения, обхваща всички форми на преки или косвени задължения за въздържане от конкуренция, при условие че пазарният дял на доставчика и неговия дистрибутор не превишава 30 %, а продължителността на това задължение за въздържане от конкуренция не превишава пет години. Обаче дори в случаи, при които отделните споразумения отговарят на тези условия, прилагането на задължения за въздържане от конкуренция може да доведе до антиконкурентен ефект, който няма да бъде компенсиран от техния положителен ефект. В отрасъла на моторните превозни средства такива нетни антиконкурентни ефекти биха могли да произтичат по-специално от кумулативни ефекти, водещи до изключване на конкурентни марки от пазара.
- (34) При дистрибуцията на моторни превозни средства на нивото на търговията на дребно няма вероятност от възникване на препятстване от този тип на пазари, където всички доставчици имат пазарни дялове под 30 % и където общият процент на всички продажби на моторни превозни средства, които подлежат на задължения за снабдяване с продукт от една марка на въпросния пазар (тоест общият свързан пазарен дял) е под 40 % ⁽¹⁾. В ситуации, при които съществува един недоминиращ доставчик с пазарен дял над 30 % от съответния пазар, докато пазарните дялове на всички други доставчици са под 30 %, няма вероятност от възникване на кумулативни антиконкурентни ефекти, докато общият свързан пазарен дял не превишава 30 %.
- (35) Ако достъпът до съответния пазар за продажба на нови моторни превозни средства и конкуренцията на този пазар са сериозно ограничени от кумулативния ефект на паралелни мрежи от подобни вертикални споразумения, съдържащи задълженията за снабдяване с продукт от една марка, ползата от груповото освобождаване може да бъде оттеглена от Комисията съгласно член 29 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 г. относно изпълнението на правилата за конкуренция, предвидени в членове 81 и 82 от Договора ⁽²⁾. Решение за оттегляне на ползата може да бъде адресирано по-специално до тези доставчици, които допринасят значително за кумулативен ефект, водещ до препятстване на съответния пазар. Ако това се случи на национален пазар, националните органи по конкуренцията на държавата-членка също имат право да оттеглят ползата от груповото освобождаване по отношение на тези територии.
- (36) Освен това, ако паралелни системи от споразумения, които съдържат сходни вертикални ограничения, обхващат повече от 50 % от даден пазар, Комисията може да приеме регламент, с който да обяви груповото освобождаване за неприложимо на въпросния пазар по отношение на тези ограничения. По-специално, такава ситуация може да

настъпи, ако кумулативните ефекти, произтичащи от широка употреба на задължения за снабдяване с продукт от една марка, води до вреди за потребителите на този пазар.

- (37) По отношение на оценката на задължения за минимални покупки, изчислени въз основа на общите годишни изисквания на дистрибутора, може да бъде оправдано оттеглянето на груповото освобождаване в случай на възникване на кумулативни антиконкурентни ефекти, дори ако доставчикът наложи задължение за минимални покупки, което е под 80 % от лимита, установен в член 1, буква г) от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения. Страните следва да решат дали предвид съответните фактически обстоятелства, ако на дистрибутора бъде наложено задължението да гарантира, че определен процент от общия размер на покупките му на моторни превозни средства е от марката на доставчика, това ще го възпрепятства от вземане на една или повече допълнителни конкурентни марки. В тази перспектива дори изискване за минимални покупки на равнище, по-ниско от 80 % от общите годишни покупки, ще бъде равносилно на задължение за снабдяване с продукт от една марка, ако задължава дистрибутор, който желае да работи с нова избрана от него марка на конкурентен производител, да закупува толкова превозни средства от марката, която продава понастоящем, че бизнесът на този дистрибутор да стане икономически неустойчив ⁽³⁾. Такова изискване за минимални покупки ще бъде също равносилно на задължение за снабдяване с продукт от една марка, ако задължава конкурентен доставчик да раздели прогнозния си обем продажби на определена територия между няколко дистрибутори, което ще доведе до дублиране на инвестициите и фрагментиране на продажбите.

ii) *Оценка на задълженията за снабдяване с продукт от една марка, които не са обхванати от регламентите за групово освобождаване*

- (38) От страните може да се изиска също така да оценят съвместимостта на задълженията за снабдяване с продукт от една марка с правилата за конкуренцията по отношение на споразумения, които не отговарят на изискванията за групово освобождаване, защото пазарните дялове на страните превишават 30 % или продължителността на споразумението превишава пет години. Следователно тези споразумения ще бъдат разглеждани поотделно, за да се установи дали попадат в приложното поле на член 101, параграф 1 от Договора, и ако е така, дали могат да бъдат демонстрирани, че ефективността компенсира възможни антиконкурентни ефекти. В такъв случай споразуменията биха могли да се ползват от изключението, посочено в член 101, параграф 3 от Договора. При оценяването на отделните случаи се прилагат общите принципи, посочени в раздел VI.2.1 на общите насоки относно вертикалните ограничения.

⁽³⁾ Например, ако дилър закупува през дадена година 100 автомобила от марка А, за да отговори на търсенето, и желае да закупи 100 автомобила от марка Б, задължение за минимални покупки от 80 % относно марка А означава, че на следващата година дилърът ще трябва да купи 160 автомобила от марка А. Предвид това, че е вероятно степента на навлизане да бъде относително стабилна, дилърът сигурно ще остане с голям запас от непродадени автомобили от марка А. Следователно той ще бъде принуден да намали драстично покупките си на марка Б, за да избегне тази ситуация. В зависимост от конкретните обстоятелства на случая тази практика може да се разглежда като задължение за снабдяване с продукт от една марка.

⁽¹⁾ Вж. общите насоки за вертикални ограничения, параграф 141.

⁽²⁾ ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1.

- (39) По-специално, споразумения, сключени между производител на моторни превозни средства или неговия вносител, от една страна, и дистрибутори на резервни части и/или оторизирани сервиси, от друга, няма да попаднат в обхвата на регламентите за групово освобождаване, когато пазарните дялове на страните превишат прага от 30 %, какъвто вероятно ще бъде случаят при повечето подобни споразумения. Задълженията за снабдяване с продукт от една марка, които ще трябва да бъдат оценени при тези обстоятелства, включват всички видове ограничения, които ограничават пряко или непряко способността на оторизирани дистрибутори или сервиси да получават от трети страни оригинални резервни части или такива с еквивалентно качество. Обаче задължението за оторизиран сервиз да използва оригинални резервни части, доставени от производителя на моторното превозно средство, за ремонтни дейности под гаранция, за безплатно обслужване и за работа по изтегляне на моторното превозно средство от пазара няма да се счита за задължение за снабдяване с продукт от една марка, а по-скоро за обективно обосновано изискване.
- (40) Ще се наложи да бъдат оценени поотделно и задълженията за снабдяване с продукт от една марка за дистрибуцията на нови моторни превозни средства, когато тяхната продължителност надхвърля пет години и/или когато пазарният дял на доставчика надхвърля 30 %, като някои доставчици в някои държави-членки могат да се намират в това положение. При тези обстоятелства страните следва да отчитат не само пазарния дял на доставчика и на купувача, но също и общия свързан пазарен дял, като се вземат предвид праговете, посочени в параграф 34. Над тези прагове отделните случаи ще бъдат оценявани в съответствие с общите принципи, посочени в раздел VI.2.1 на общите насоки относно вертикалните ограничения.
- (41) Извън приложното поле на регламентите за групово освобождаване при извършването на оценката на задълженията за минимални покупки, изчислени въз основа на общите годишни изисквания на дистрибутора, ще се отчитат всички съответни фактически обстоятелства. По-специално, задължение за минимални покупки на ниво, по-ниско от 80 % от общите годишни покупки, ще бъде равносилно на задължение за снабдяване с продукт от една марка, ако пречи на дистрибуторите да търгуват с една или повече допълнителни конкурентни марки.

2. Селективна дистрибуция

- (42) Понастоящем селективната дистрибуция представлява преобладаващата форма на дистрибуция в сектора на моторните превозни средства. Тя е широко използвана при дистрибуцията на моторни превозни средства, както и при ремонта, поддръжката и дистрибуцията на резервни части.
- (43) При чисто качествената селективна дистрибуция дистрибуторите и сервизите се избират единствено въз основа на обективни критерии, изисквани от естеството на продукта или услугата, например технически умения на персонала по продажбите, разположението на оборудването за продажба, техниките за продажба и типа на услугата при продажбата,

която се предоставя от дистрибутора⁽¹⁾. Прилагането на такива критерии не поставя пряко ограничение върху броя на дистрибуторите или сервизите, допуснати в мрежата на доставчика. Като цяло се счита, че изцяло качествената селективна дистрибуция не попада в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора поради липса на антиконкурентен ефект, при условие че са изпълнени три условия. Първо, естеството на въпросния продукт трябва да налага използването на селективна дистрибуция, в смисъл че подобна система трябва да представлява легитимно изискване по отношение на естеството на съответния продукт за запазване на качеството му и гарантиране на правилната му употреба. Второ, дистрибуторите или сервизите трябва да се избират въз основа на обективни критерии от качествен характер, които са валидни в еднаква степен за всички потенциални препродаващи търговци и не се прилагат по дискриминационен начин. Трето, заложените критерии не трябва да надхвърлят рамките на необходимото.

- (44) Докато качествената селективна дистрибуция включва подбор на дистрибутори или сервиси само въз основа на обективни критерии, изисквани от естеството на продукта или услугата, количественият подбор добавя допълнителни критерии за подбор, които ограничават по по-пряк начин потенциалния брой на дистрибуторите или сервизите, като се фиксира пряко техният брой или като се изисква например минимално ниво на продажбите. Мрежите, основани на количествени критерии, обикновено се считат за по-ограничавачи от мрежите, които разчитат единствено на качествен подбор, и съответно е вероятно да попаднат в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора.
- (45) Ако споразуменията за селективна дистрибуция попадат в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора, ще бъде необходимо страните да преценят дали техните споразумения могат да се ползват от регламентите за групово освобождаване или поотделно — от изключението в член 101, параграф 3 от Договора.
- i) *Оценка на селективната дистрибуция съгласно регламентите за групово освобождаване*
- (46) Чрез регламентите за групово освобождаване се освобождават споразумения за селективна дистрибуция, независимо дали се използват количествени или изцяло качествени критерии, ако пазарните дялове на страните не превишават 30 %. Освобождаването обаче се подчинява на условията споразуменията да не съдържат нито едно от твърдите ограничения, посочени в член 4 от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения и член 5 от регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства,

⁽¹⁾ Трябва да се припомни обаче, че съгласно установената съдебна практика на европейските съдилища е възможно системите за изцяло качествена селективна дистрибуция все пак да ограничават конкуренцията, когато наличието на определен брой такива системи не позволява съществуването на други форми на дистрибуция въз основа на различен начин на конкуриране. Тази ситуация обикновено не възниква на пазарите за продажба на нови моторни превозни средства, където лизинговите и други подобни спогодби представляват валидна алтернатива на прякото закупуване на моторно превозно средство, нито на пазарите за ремонтни дейности и поддръжка, тъй като независимите сервиси осигуряват на потребителите алтернативен канал за поддръжката на техните моторни превозни средства. Вж. например дело T-88/92 *Groupement d'achat Edouard Leclerc* срещу *Комисията* [1996] ECR II-1961.

както и нито едно от изключените ограничения, описани в член 5 от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения.

(47) Три от твърдите ограничения в общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения се отнасят конкретно до селективната дистрибуция. В член 4, буква б) като твърдо се описва ограничаването на територията на която, или на потребителите, на които купувач, който е страна по споразумението, може да продава договорните стоки или услуги, с изключение на ограничаването на продажбите на неоторизирани дистрибутори от страна на членовете на селективна дистрибуторска система на пазари, където функционира такава система. В член 4, буква в) като твърди се описват споразуменията, при които се ограничават активните или пасивните продажби на крайните потребители от страна на членовете на селективна дистрибуторска система, функционираща на ниво на търговия на дребно, без да се засяга възможността да бъде забранено на член на системата да действа извън неразрешено място на установяване, докато член 4, буква г) се отнася до ограничаването на насрещните доставки между дистрибутори в рамките на селективна дистрибуторска система, включително между дистрибутори, функциониращи на различно ниво на търговията. Тези три твърди ограничения са уместни специално за дистрибуцията на моторни превозни средства.

(48) Вътрешният пазар позволява на потребителите да купуват моторни превозни средства в други държави-членки и да се възползват от ценовите разлики между тях, поради което Комисията счита защитата на паралелната търговия в този сектор за важна за конкуренцията цел. Възможността за потребителя да закупи стоки в други държави-членки е особено важна, що се отнася до моторните превозни средства, предвид високата цена на стоката и преките ползи под формата на по-ниски цени, от които се възползват потребителите, купувачи моторни превозни средства на друго място в Съюза. Поради това Комисията следи за това споразуменията за дистрибуция да не ограничават паралелната търговия, тъй като не може да се очаква това ограничение да отговаря на условията на член 101, параграф 3 от Договора⁽¹⁾.

(49) Комисията е завела няколко дела срещу производители на моторни превозни средства за възпрепятстване на тази търговия и нейните решения бяха потвърдени до голяма степен от европейските съдилища⁽²⁾. Този опит показва,

⁽¹⁾ Идеята, че трансграничните ограничения на търговията могат да причинят вреди на потребителите, е потвърдена от Съда в дело C-551/03 P, *General Motors*, [2006] ECR I – 3173, параграфи 67 и 68; дело C-338/00 P, *Volkswagen/Комисия*, [2003], ECR I-9189, параграфи 44 и 49, и дело T-450/05, *Peugeot/Комисия*, съдебно решение от 9 юли 2009 г., все още непубликувано, параграфи 46–49.

⁽²⁾ Решение 98/273/ЕО на Комисията от 28 януари 1998 г. по дело IV/35.733 — *VW*, решение 2001/146/ЕО от на Комисията 20 септември 2000 г. по дело COMP/36.653 — *Opel*, ОВ L 59, 28.2.2001 г., стр. 1, решение 2002/758/ЕО от на Комисията 10 октомври 2001 г. по дело COMP/36.264 — *Mercedes-Benz*, ОВ L 257, 25.9.2002 г., стр. 1, решение 2006/431/ЕО от на Комисията 5 октомври 2005 г. по дела F-2/36.623/36.820/37.275 — *SEP et autres/Peugeot SA*.

че ограниченията върху паралелната търговия могат да придобиват различна форма. Определен доставчик може например да окаже натиск върху дистрибутори, да ги заплаши с прекратяване на договора, да не изплаща бонусите, да откаже да спазва гаранциите на моторните превозни средства, внесени от потребител или в резултат на насрещни доставки между дистрибуторите, установени в различни държави-членки, или да накара дистрибутор да чака значително по-дълго за доставка на идентично моторно превозно средство, когато въпросният потребител живее в друга държава-членка.

(50) Конкретен пример за непреки ограничения върху паралелната търговия възниква, когато даден дистрибутор няма възможност да получава нови моторни превозни средства заедно с необходимите спецификации за трансгранични продажби. При тези конкретни обстоятелства ползата от груповото освобождаване може да зависи от това дали доставчикът доставя на своите дистрибутори моторни превозни средства със спецификации, идентични с онези, продавани в други държави-членки на потребителите от тези страни (т.нар. „клауза за наличност“)⁽³⁾.

(51) За целите на прилагането на груповото освобождаване и по-конкретно относно прилагането на член 4, буква в) от общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения, понятието „крайни потребители“ включва лизингови дружества. Това означава по-специално, че дистрибуторите в системите за селективна дистрибуция не могат да бъдат възпираны да продават нови моторни превозни средства на избраните от тях лизингови дружества. Доставчик, използващ селективна дистрибуция, може обаче да попречи на дистрибуторите си да продават нови моторни превозни средства на лизингови дружества, когато съществува доказуем риск, че тези дружества ще ги препродадат, докато са все още нови. Следователно доставчик може да изиска от дилър, преди да продава на конкретно предприятие, да провери приложените общи лизингови условия, за да установи дали въпросното предприятие е наистина лизингово дружество, а не неоторизиран препродавач. Обаче задължаването на дилъра да предостави на доставчика си копия от всяко лизингово споразумение, преди дилърът да продаде моторното превозно средство на лизингово дружество, може да бъде равносилно на непряко ограничаване на продажбите.

(52) Понятието „крайни потребители“ обхваща и потребителите, които купуват чрез посредник. Посредникът е лице или предприятие, което купува ново моторно превозно средство от името на даден потребител, без да е член на мрежата за дистрибуция. Тези оператори изпълняват важна роля в сектора на моторните превозни средства, по-специално като улесняват потребителите при закупуването на моторни превозни средства в други държави-членки. Доказателството за статут на посредник следва по правило да се установява чрез получено преди трансакцията валидно пълномощно, включващо името и адреса на потребителя. Използването на интернет като средство за

⁽³⁾ Съединени дела 25 и 26/84 *Ford — Werke AG and Ford of Europe Inc.* срещу *Комисията на Европейските общности*, [1985] ECR 2725.

привличане на клиенти във връзка с дадена гама моторни превозни средства и за събиране на електронни пълномощни не засяга статута на посредник. Посредниците следва да се разграничават от независимите препродавачи, които купуват моторни превозни средства с цел препродажба и не извършват дейност от името на конкретни потребители. Независимите препродавачи не трябва да се считат за крайни потребители за целите на груповото освобождаване.

ii) Оценка на селективната дистрибуция извън обхвата на регламентите за групово освобождаване

- (53) Както е обяснено в параграф 175 от общите насоки относно вертикалните ограничения, възможните рискове за конкуренцията в резултат на селективната дистрибуция са намаляване на конкуренцията между дистрибутори на една и съща марка, и по-специално в случай на кумулативен ефект, изключване на определен вид или видове дистрибутори от пазара и улесняване на тайно договаряне между доставчици или купувачи.
- (54) За да се оценят възможните антиконкурентни ефекти от селективната дистрибуция съгласно член 101, параграф 1 от Договора, е необходимо да се направи разграничение между чисто качествена селективна дистрибуция и количествената селективна дистрибуция. Както е посочено в параграф 43, качествена селективна дистрибуция по принцип не попада в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора.
- (55) Фактът, че мрежа от споразумения не се ползва от груповото освобождаване, тъй като пазарният дял на една или повече от страните превишава прага за освобождаване от 30 %, не означава, че такива споразумения са незаконни. Вместо това, страните по такива споразумения трябва да ги анализират поотделно, за да проверят дали попадат в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора, и ако е така, дали все пак е възможно да се ползват от изключението, предвидено в член 101, параграф 3 от Договора.
- (56) По отношение на специфичните аспекти на дистрибуцията на нови моторни превозни средства, количествената селективна дистрибуция отговаря най-общо на условията на член 101, параграф 3 от Договора, ако пазарните дялове на страните не превишават 40 %. Страните по такива споразумения обаче следва да не забравят, че наличието на определени стандарти за подбор би могло да има ефект върху това дали техните споразумения отговарят на условията на член 101, параграф 3 от Договора. Например, въпреки че използването на клаузи относно местоположението в споразуменията за селективна дистрибуция на нови моторни превозни средства, тоест споразумения, съдържащи забрана за членовете на система за селективна дистрибуция да извършват дейности от неразрешено място на установяване, обикновено дава своя принос към ефикасността под формата на по-ефикасна логистика и предвидимо покритие на мрежата, тези ползи могат да бъдат неутрализирани от недостатъците, ако пазарният дял на доставчика е много голям, и при тези обстоятелства за такива клаузи може да се окаже невъзможно да се ползват от изключението в член 101, параграф 3 от Договора.

- (57) Индивидуалната оценка на селективната дистрибуция за оторизирани сервиси също повдига специфични въпроси. Доколкото съществува пазар за услуги по ремонт и поддръжка⁽¹⁾, който е отделен от пазара за продажба на нови моторни превозни средства, той се счита за специфичен за конкретната марка. На този пазар основният източник на конкуренция произтича от конкурентното взаимодействие между независимите и оторизирани сервиси на въпросната марка.
- (58) Независимите сервиси осигуряват по-конкретно конкурентен натиск от жизненоважно значение, тъй като техният бизнес модел и свързаните с него оперативни разходи са различни от тези на оторизирани мрежи. Освен това за разлика от неоторизирани сервиси, които до голяма степен използват части, произведени от производителя на моторното превозно средство, независимите сервиси по принцип по-често използват други марки, като по този начин позволяват на собственика на моторно превозно средство да избере между конкурентни части. Също така, предвид факта, че голямото мнозинство от поправките на нови моторни превозни средства се извършва в оторизирани сервиси, е важно да се запази ефективната конкуренция между оторизирани сервиси, което може да се гарантира само ако остане открит достъпът до мрежите за новонавлизащите участници на пазара.
- (59) Новата правна рамка улеснява Комисията и националните органи по конкуренцията да защитават конкуренцията между независимите и оторизирани сервиси, както и между членовете на всяка мрежа от оторизирани сервиси. По-специално, намаляването на прага на пазарния дял за качествена селективна дистрибуция от 100 % на 30 % дава по-голяма възможност за действие на органите по конкуренцията.
- (60) Ето защо, когато оценяват отражението върху конкуренцията от вертикални споразумения на пазара за следпродажбени услуги на моторни превозни средства, страните следва да осъзнават решимостта на Комисията да запази конкуренцията както между членовете на мрежите от оторизирани сервиси, така и между тези членове и

⁽¹⁾ При някои обстоятелства може да се дефинира системен пазар, който включва едновременно моторни превозни средства и резервни части, като се вземе предвид *inter alia* времето, в продължение на което се ползва моторното превозно средство, както и предпочитанията на потребителите и поведението им на купувачи. Виж известието на Комисията за определянето на съответния пазар за нуждите на правото на конкуренцията на Общността, ОВ С 372, 9.12.1997 г., стр. 5, параграф 56. Важен фактор е дали значителен процент купувачи правят своя избор, вземайки предвид разходите през жизнения цикъл на моторното превозно средство. Например поведението при покупка на купувачи на камиони, които закупуват и експлоатират парк от моторни превозни средства и вземат предвид разходите за поддръжка в момента на закупуване на моторното превозно средство, може значително да се различава от това на купувачи на отделни моторни превозни средства. Друг фактор от значение е съществуването и относителната позиция на доставчици на части, сервиси и/или дистрибутори на части, извършващи дейност на пазара за следпродажбени услуги независимо от производителите на моторни превозни средства. В повечето случаи е вероятно да съществува пазар на следпродажбените услуги, специфичен за марката, по-специално защото повечето купувачи са частни лица или малки и средни предприятия, които закупуват моторни превозни средства и следпродажбени услуги отделно и нямат систематичен достъп до данни, позволяващи им да извършват предварителна оценка на цялостните разходи, свързани с притежаването на моторно превозно средство.

независимите сервизи. За тази цел следва да се обърне особено внимание на три конкретни типа поведение, които могат да ограничат тази конкуренция: възпрепятстване на достъпа на независимите сервизи до техническа информация, злоупотреба със законовите и/или удължените гаранции, за да бъдат изключени независимите сервизи, или поставяне на условия за достъпа до мрежите от оторизирани сервизи въз основа на критерии, които не са свързани с качеството.

- (61) Въпреки че следващите три подраздела се отнасят конкретно до селективната дистрибуция, същите ефекти на антиконкурентно възпрепятстване биха могли да се получат от други видове вертикални споразумения, които пряко или косвено ограничават броя на сервизните партньори, които са договорно обвързани с производител на моторни превозни средства.

Достъп на независими оператори до техническа информация

- (62) Въпреки че за изцяло качествена селективна дистрибуция най-общо се счита, че попада извън обхвата на член 101, параграф 1 от Договора поради липса на антиконкурентни ефекти⁽¹⁾, споразуменията за качествена селективна дистрибуция, сключени с оторизирани сервизи и/или дистрибутори на части, могат да бъдат обхванати от член 101, параграф 1, ако в контекста на тези споразумения една от страните действа по начин, който изключва независимите оператори от пазара, например като не им се предоставя техническа информация, свързана с ремонта и поддръжката. В този контекст понятието за независими оператори включва независими сервизи, производители и дистрибутори на резервни части, производители на оборудване или инструменти за поддръжка, издатели на техническа информация, автомобилни клубове, оператори за пътна помощ, оператори, които предлагат услуги за контрол и тестване, и оператори, които предлагат обучение за монтьори.
- (63) Доставчиците осигуряват на своите оторизирани сервизи пълната техническа информация, необходима за извършване на ремонт на моторните превозни средства от техните марки, и често са единствените предприятия, които могат да осигурят на сервизите цялата техническа информация, която им е нужна за съответните марки. При тези обстоятелства, ако доставчикът не може да осигури на независимите оператори подходящ достъп до своята техническа информация за извършване на ремонтна дейност и дейност по поддръжка на конкретната марка, възможният отрицателен ефект, произтичащ от неговите споразумения с оторизирани сервизи и/или дистрибутори на части, може да бъде засилен и да доведе до попадане на споразуменията в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора.

(1) Както е отбелязано в параграф 54 по-горе, това обикновено се случва на пазарите за ремонтни дейности и поддръжка, тъй като независимите сервизи осигуряват на потребителите алтернативен канал за поддръжката на техните моторни превозни средства.

- (64) Освен това липсата на достъп до необходимата техническа информация може да доведе до ограничаване на пазарната позиция на независимите оператори, като причини вреди за потребителя, изразяващи се в значително намаляване на избора на резервни части, по-високи цени на ремонтните услуги и услугите по поддръжка, намаляване на избора на сервизи и потенциални проблеми с безопасността. При тези обстоятелства, ефикасността, която обикновено може да се очаква от споразуменията за оторизирана ремонтна дейност и дистрибуция на резервни части, няма да неутрализира този антиконкурентен ефект, и следователно въпросните споразумения няма да отговарят на условията, посочени в член 101, параграф 3 от Договора.

- (65) В Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства⁽²⁾, както и в Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства⁽³⁾ се предвижда система за разпространение на информация за ремонта и поддръжката на пътнически автомобили, пуснати на пазара от 1 септември 2009 г. В Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро 6) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства⁽⁴⁾ и в мерките за прилагането му се предвижда възвръщането такава система за товарни превозни средства, пуснати на пазара от 1 януари 2013 г. Комисията ще вземе предвид тези регламенти, когато прави оценка на случаи на съмнение за укриване на техническа информация за ремонт и поддръжка за моторни превозни средства, пуснати на пазара преди тези дати. При проучване дали укриване на определена информация може да доведе до попадане на въпросните споразумения в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора, следва да бъдат взети предвид редица фактори, сред които:

- а) дали въпросната информация представлява техническа информация или е информация от друг тип, например търговска информация⁽⁵⁾, чието укриване е законно.

(2) ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

(3) ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1.

(4) ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1.

(5) Търговската информация може да се разглежда като информация, използвана за провеждането на стопанска дейност по ремонт и поддръжка, но не е необходима за ремонтване или поддръжка на моторни превозни средства. Примерите включват софтуера за фактуриране (билинг софтуер) или информацията за тарифите за заплащане на час, практикувани в рамките на мрежа от оторизирани сервизи.

- б) дали укриването на тази техническа информация ще има значително влияние върху способността на независимите сервиси да извършват своите дейности и да оказват конкурентен натиск на пазара;
- в) дали въпросната техническа информация е предоставена на членовете на съответната мрежа от оторизирани сервиси. Ако е предоставена на мрежата от оторизирани сервиси под каквато и да е форма, следва да бъде предоставена и на независими оператори на недискриминационна основа;
- г) дали въпросната техническа информация в крайна сметка ⁽¹⁾ ще бъде използвана за ремонт и поддръжка на моторни превозни средства, или ще бъде използвана за друга цел ⁽²⁾, като например за производството на резервни части или инструменти.
- (66) Технологичният прогрес води до това, че понятието за техническа информация е неизяснено. Понастоящем конкретните примери за техническа информация включват софтуер, кодове за грешки и други параметри заедно с актуализациите, необходими за работа с електронни блокове за управление, с оглед въвеждането или възстановяването на настройки, препоръчани от доставчика, номера за идентифициране на превозното средство или всякакви други методи за идентифициране на моторното превозно средство, каталози за части, процедури за ремонт и поддръжка, работни решения, получени в резултат на практически опит и свързани с проблеми, типични за определен модел или партида, както и уведомления за изтегляне от пазара и други уведомления за идентифициране на ремонтни дейности, които могат да бъдат извършвани безплатно в рамките на мрежата от оторизирани сервиси. Кодът на резервна част или друга информация, необходима за идентифициране на правилната маркова резервна част на производителя на автомобили, която отговаря на конкретно моторно превозно средство (тоест частта, която производителят на автомобили обикновено доставя на членовете на своите оторизирани мрежи за поправката на въпросното моторно превозно средство), също представлява техническа информация ⁽³⁾. Списъкът, изложен в член 6, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 и в Регламент (ЕО) № 595/2009, следва също да се използва като ръководство за това какво приема Комисията за техническа информация за целите на прилагането на член 101 от Договора.
- (67) Начинът за предоставяне на техническа информация също има значение за оценяването на съвместимостта с член 101 от Договора на споразуменията с оторизирани сервиси.

⁽¹⁾ Като информацията, предоставяна на издателите за снабдяване на сервизите на моторни превозни средства.

⁽²⁾ Информация, която се използва за сглобяването на резервна част или за използването на инструмент в моторно превозно средство, следва да се счита като информация за ремонт и поддръжка, докато информацията относно дизайн, производствен процес или материали, използвани за производство на резервна част, не следва да спада към тази категория, и следователно може да бъде укрита.

⁽³⁾ Не би следвало независимият оператор да трябва да купува въпросната резервна част, за да може да получи тази информация.

Следва да се осигурява достъп при поискване и без излишно забавяне, информацията следва да се предостави под такава форма, че да може да се използва, а цената, заплащана за информацията, не трябва да обезкуражава достъпа до нея чрез отказ да се вземе предвид степента, в която тя се използва от независимия оператор. От доставчика на моторни превозни средства следва да се изисква да осигури достъп на независимите оператори до техническата информация, свързана с новите моторни превозни средства, веднага щом такъв достъп се осигури на неговите оторизирани сервиси, и независимите оператори не трябва да се задължават да купуват повече от необходимата им за съответната работа информация. Член 101 от Договора не съдържа обаче задължение за доставчика да предоставя техническа информация в стандартизирана форма или чрез определена техническа система, като стандарта CEN/ISO или формата OASIS, както е посочено в Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 295/2009 от 18 март 2009 г. относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура ⁽⁴⁾.

- (68) Горните съображения обхващат и достъпа на независимите оператори до инструменти и обучение. Понятието „инструменти“ в този контекст включва инструменти за електронна диагностика и други инструменти за ремонт заедно със свързания с тях софтуер и неговите периодични актуализации, както и следпродажбените услуги за такива средства.

Злоупотреба с гаранции

- (69) Основаните на базата на качествена селективна дистрибуция споразумения също могат да бъдат обхванати от член 101, параграф 1 от Договора, ако доставчикът и членовете на оторизираната му мрежа пряко или косвено запазват ремонтните дейности на определени категории моторни превозни средства за членове на своите оторизирани мрежи. Това може да стане например, като се постави като изискване за получаване на гаранция от производителя за купувача, независимо дали законна или удължена гаранция, крайният потребител да поръчва дейностите по ремонт и поддръжка на моторното превозно средство, които не са обхванати от гаранцията, да се извършват само от оторизиран сервиз от мрежата. Същото се отнася и за гаранционните условия, които изискват при смяната на резервни части, необхванати от гаранцията да се използва марката резервни части на производителя. Също така изглежда съмнително дали споразумения за селективна дистрибуция, съдържащи такива практики, биха могли да донесат ползи за потребителите, които да позволят на въпросните споразумения да се ползват от изключението в член 101, параграф 3 от Договора. Ако обаче доставчик основателно откаже да изпълни посочен в гаранцията иск въз основа на това, че ситуацията, довела до въпросния иск, е предизвикана от сервиз, който не е извършил правилно определена ремонтна дейност или дейност по поддръжка, или произтича от използване на лошокачествени резервни части, това няма да окаже влияние върху съвместимостта на споразуменията на доставчика за сервизна дейност с правилата за конкуренцията.

⁽⁴⁾ ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 7.

Достъп до мрежи на оторизирани сервиси

(70) Конкуренцията между оторизираните и независимите сервиси не е единствената форма на конкуренция, която трябва да бъде взета предвид при анализирането на съвместимостта на споразуменията с оторизирани сервиси с член 101 от Договора. Страните следва да оценят и степента, в която оторизираните сервиси в рамките на съответната мрежа са в състояние да се конкурират помежду си. Един от основните фактори, влияещи върху интензитета на тази конкуренция, е свързан с условията за достъп до мрежата, установени в стандартните споразумения с оторизирани сервиси. Предвид силната като цяло пазарна позиция на мрежите от оторизирани сервиси, тяхното особено значение за собствениците на по-нови моторни превозни средства, както и факта, че потребителите не са готови да пътуват на дълги разстояния, за да бъдат ремонтирани техните автомобили, според Комисията е важно достъпът до мрежите на оторизираните сервиси като цяло да остане отворен за всички фирми, които отговарят на определени критерии за качество. Подлагането на кандидатите на количествен подбор може да доведе до попадане на споразумението в обхвата на член 101, параграф 1 от Договора.

(71) Конкретен казус възниква, когато споразуменията задължават оторизираните сервиси също така да продават

нови моторни превозни средства. Съществува вероятност такива споразумения да бъдат обхванати от член 101, параграф 1 от Договора, тъй като въпросното задължение не се изисква от естеството на договорните услуги. Освен това споразуменията, съдържащи такова задължение за установена марка, обикновено не могат да се ползват от изключението, съдържащо се в член 101, параграф 3 от Договора, тъй като въздействието му ще ограничи силно достъпа до мрежата на оторизираните сервиси, намалявайки по този начин конкуренцията, без да носи съответните ползи на потребителите. В някои случаи обаче, доставчик, който желае да предлага определена марка на конкретен географски пазар, може първоначално да изпита затруднения при привличането на дистрибутори, желаещи да направят необходимите инвестиции, освен ако не са сигурни, че няма да се сблъскат с конкуренция от страна на „самостоятелни“ оторизирани сервиси, които се опитват да се възползват наготово от тези първоначални инвестиции. При тези обстоятелства договорното обвързване на двете дейности за ограничен период от време ще насърчи конкуренцията на пазара за продажби на моторни превозни средства, като даде възможност за пускане на новата марка на пазара и не би оказало ефект върху потенциалния пазар на ремонтните дейности, специфични за марката, който нямаше да съществува, ако не се продаваха моторни превозните средства. Следователно не е вероятно въпросните споразумения да попаднат в приложното поле на член 101, параграф 1 от Договора.