

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 22.7.2009
СОМ(2009) 388 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

**Бъдещата конкурентноправна рамка, приложима към сектора на моторните
превозни средства**

(Текст от значение за ЕИП)

{SEC(2009) 1052}

{SEC(2009) 1053}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Бъдещата конкурентноправна рамка, приложима към сектора на моторните превозни средства

(Текст от значение за ЕИП)

1. ПРЕДМЕТ И ОБХВАТ НА СЪОБЩЕНИЕТО

1.1. Въведение

1. Производителите на моторни превозни средства разпространяват и осигуряват ремонта и поддръжката на своите продукти чрез мрежи от оторизирани търговци и сервизи. Групите от подобни вертикални споразумения, от които се състоят тези мрежи, може да налагат оценка съгласно член 81 от Договора. С регламентите за групово освобождаване се създават „защитени области“ за категории споразумения, засегнати от забраната в член 81, параграф 1, като в резултат не е необходимо договарящите се страни да анализират дали тези споразумения могат да се възползват от освобождаването, предвидено в член 81, параграф 3. Така регламентите за групово освобождаване допринасят за правната сигурност и последователното прилагане на правилата на ЕС в областта на конкуренцията в рамките на ЕС. Споразумения, които не са обхванати от групово освобождаване, не се считат за незаконни, но следва да бъдат оценявани поотделно.
2. От средата на 80-те години секторът на моторните превозни средства, който включва леките автомобили и товарните превозни средства, е предмет на специални регламенти за групово освобождаване, последният от които е Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията („регламентът“), приет през юли 2002 г. и приложим от 1 октомври 2003 г. Този регламент прекратява действието си на 31 май 2010 г. Заинтересованите страни на практика са единодушни, че секторът следва да продължи да се ползва от групово освобождаване след тази дата, било то общо или специфично за сектора. Целта на настоящото съобщение е да изложи основните насоки на политиката и да стимулира провеждането на допълнителни консултации по бъдещата правна рамка, която следва да се прилага към споразуменията за дистрибуция на моторни превозни средства и за следпродажбени услуги след изтичането на срока на регламента. Всички заинтересовани страни се приканват да дадат мнение по настоящото съобщение преди 25 септември 2009 г. Комисията ще вземе надлежно предвид тези мнения в контекста на законодателната процедура след това.
- 1.2. **Процесът на преглед, който доведе до настоящото съобщение**
3. В съответствие с член 11, параграф 2 от регламента и след проведено задълбочено проучване на пазара, Комисията направи оценка на въздействието на груповото освобождаване върху практиките в отрасъла и въздействието от тези практики върху конкуренцията на пазарите в ЕС в своя Доклад за оценка от 31 май 2008 година¹. Публикуването на този доклад породило редица

¹ http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/evaluation_report_en.pdf

коментари от широк кръг заинтересовани страни, включително производители на моторни превозни средства, търговци и оторизирани сервиси, независимия автомобилен бизнес, потребители, национални органи и правната общност².

4. Въз основа на Доклада за оценка и последвалите консултации и обсъждания службите на Комисията изготвиха Доклад за оценка на въздействието („ДОВ“), в който се анализират възможните ползи и разходи за различните варианти за политика в бъдещия режим, приложим към сектора на моторните превозни средства. В този смисъл настоящото съобщение следва да се чете във връзка с ДОВ.
5. ДОВ разгледа четири варианта, по-специално i) настоящият регламент да бъде удължен; ii) настоящият регламент да бъде оставен да изтече и да бъде разрешено прилагането на Общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения („общо групово освобождаване“)³ в областта на търговията с моторни превозни средства; iii) да бъдат приети специфични за сектора разпоредби⁴ под формата на насоки, които да придружават общото групово освобождаване и iv) да бъдат приети специфични за сектора разпоредби под формата на регламент за групово освобождаване, насочен към ограниченията на конкуренцията на пазара на следпродажбени услуги и допълващ разпоредбите на общото групово освобождаване.
6. Макар че заключенията на ДОВ отдадоха леко предпочитание на вариант iii), общата оценка на този вариант не се различаваше съществено от тази на вариант iv), в резултат на сравнителните предимства и недостатъци на двата сценария. В този смисъл ДОВ не изключи възможността предпочитаният вариант да бъде комбинация от най-добрите характеристики на тези два варианта.
7. Настоящото съобщение отчита, че отрасълът на моторните превозни средства в момента е изправен пред трудни условия, произтичащи от рязък спад на търсенето вследствие на икономическата криза и пониженото доверие, което възпира потребителите да правят разходи за скъпи стоки като автомобилите. При товарните превозни средства спадът в търсенето и производството е още по-силен. Като цяло ударът върху отрасъла е особено тежък предимно поради

² Получените коментари са публикувани на страницата на ГД „Конкуренция“ на следния адрес: http://ec.europa.eu/competition/consultations/2008_motor_vehicle/index.html

³ При варианти ii), iii) и iv) се предполага, че Комисията ще приеме нов регламент за общо групово освобождаване, който да замести сегашния Регламент (ЕО) № 2790/1999 на Комисията от 22 декември 1999 г. за прилагането на член 81, параграф 3 от Договора за категориите вертикални споразумения и съгласувани практики след изтичането му през май 2010 г. Предварителният проект, приет от Комисията, предвижда въвеждането на редица подобрения, които, ако бъдат в крайна сметка приети, не биха променили съществено анализа на въздействията от посочените по-горе варианти. Ако Комисията реши да измени сегашните предложения по начин, който би засегнал чувствително търговията с моторни превозни средства, ясно е, че тези изменения няма да бъдат пренесени автоматично върху сектора на моторните превозни средства, а ще бъдат предложени за допълнителни консултации с всички заинтересовани страни след публикуването на настоящото съобщение. Изразът „общо групово освобождаване“ ще бъде използван в настоящото съобщение за означаване на сегашните предложения за групово освобождаване, което да замести Регламент (ЕО) № 2790/1999.

⁴ Освен ако не е посочено друго, изразът „специфични за отрасъла разпоредби“ ще бъде използван в настоящото съобщение за означаване или на допълнителните насоки, предвидени във вариант iii), или на допълнителното секторно групово освобождаване, предвидено във вариант iv), или на комбинация от двете.

факта, че той вече страдеше от структурен свръхкапацитет. В този контекст е важно Комисията да разгърне ясна и предсказуема рамка за политиката на конкуренция в сектора на моторните превозни средства, с оглед на избягване на несигурността особено при сегашната криза и с оглед на това да бъдат надлежно отчетени предизвикателствата, пред които е изправен отрасълът и неговото значение за европейската икономика. Настоящото съобщение отразява по-широкия дебат относно бъдещето на отрасъла, неговите доставчици, голяма част от които са малки и средни предприятия, както и неговите потребители и следва да се разглежда като част от общата рамка на политиката в сектора. Предвид значението на малките и средни предприятия особено на пазара на следпродажбени услуги, настоящото съобщение е в съзвучие с принципите, одобрени в закона за малките предприятия (Small Business Act).

1.3. Ключови елементи на бъдещата правна рамка за споразумения за дистрибуция на моторни превозни средства и за следпродажбени услуги

8. Целта като цяло на конкурентната политика на Комисията по отношение на вертикалните споразумения е да даде на заинтересованите предприятия възможност да се ползват със „защитена област“ чрез приемането на регламенти за групово освобождаване, които целят ефективен надзор на пазарите и едновременно с това опростяване на администрацията и намаляване на разходите на фирмите за постигане на съответствие съгласно член 83, параграф 2, буква б) от Договора.
9. По отношение на целта да се гарантира ефективен надзор на пазарите Комисията приема, че специфичните цели на политиката, които са в основата на Регламент (ЕО) № 1400/2002, остават валидни. Те са обсъдени в част 2 по-долу.
10. Що се отнася до мерките за постигане на тези цели, следва да се припомни, че ползите от груповото освобождаване се отнасят само за споразуменията, за които може да се приеме, че отговарят на четирите условия в член 81, параграф 3. Едновременно с това обхватът на груповото освобождаване не следва да бъде стесняван до такава степен, че нуждата от индивидуална оценка на споразумения без вероятен антиконкурентен ефект да доведе до неоправдано повишаване на административните разходи за правоприлагащите органи и разходите на фирмите за постигане на съответствие.
11. От това произтича също така, че Комисията следва да се въздържа от налагане на регулаторни ограничения, които не са обосновани от целта за защита на конкуренцията на пазара и които вместо това могат да възпрепятстват усилията на отрасъла да стане по-конкурентоспособен в световен мащаб. Същевременно бъдещият режим следва да даде възможност на органите по конкуренция да разгърнат своите ресурси в преследване на най-сериозните нарушения на правилата на конкуренция, като това ще доведе до оптимизиране на усилията за правоприлагане, подсилване на възпиращия ефект на член 81 и подобрене на резултатите по отношение на политиката. В резултат на този подход следва да се постигне положително общо въздействие върху благополучието на потребителите.
12. В светлината на гореизложеното за определяне на подходящ обхват на груповото освобождаване, приложимо към сектора на моторните превозни средства, Комисията следва да отчете конкурентните условия на съответните

пазари и да бъде направено основно разграничение между пазарите за продажби на нови моторни превозни средства и пазарите в областта на ремонта и поддръжката и/или дистрибуцията на резервни части.

13. По отношение на продажбите на нови моторни превозни средства Комисията не открива признаци на съществени недостатъци на конкуренцията в ЕС. В тази връзка тя счита, че споразуменията за дистрибуция на моторни превозни средства следва да се ползват от „защитената област“, предвидена съгласно общото групово освобождаване на вертикални споразумения. Следва да бъдат изготвени и специфични за сектора насоки относно определени конкретни въпроси, в които да се разясни как ще се прилагат принципите и по-специално условията, при които възможността за ползване на общото групово освобождаване може да бъде оттеглена, както е посочено в точка 2.1. по-долу.
14. По отношение на пазарите в областта на ремонта и поддръжката и/или дистрибуцията на резервни части Комисията заключава, че конкуренцията е по-слабо интензивна в резултат на обособеността на пазарите по отделни марки, като това означава, че оторизираните мрежи на производителите като цяло имат висок пазарен дял. Чрез ограничаване на „защитената област“ посредством праг на пазарния дял от 30 %, приложим към всички видове споразумения, общото групово освобождаване ще доведе само по себе си до целенасочено и ефективно прилагане на член 81 за тези споразумения. Все пак, за укрепване на ефикасността и предсказуемостта на своята политика на конкуренция, Комисията ще допълни общото групово освобождаване със специфични за сектора разпоредби, насочена към редица проблемни въпроси, които са от особено значение за сектора на моторни превозни средства.

2. ЦЕЛИ И ИЗБОР НА ПОЛИТИКА

2.1. Предотвратяване на изключването от пазара на конкурентни производители на превозни средства и защита на техния достъп до пазарите на дребно на превозни средства и до пазарите на сервизни услуги

15. Комисията цели защита на конкуренцията чрез минимизиране на риска заварените оператори да изключат от пазара конкурентни производители чрез широко разпространено налагане на задължения за неконкуриране, с които търговците са възпрепятствани или ограничавани по друг начин да продават конкурентни марки. Рисковете от изключването от пазара обаче следва да бъдат балансирани с оглед на това, че продажбата на повече марки (multi-brand sales) може да доведе до опортюнизъм и неоптимални равнища на инвестициите.
16. Следва да се припомни, че съгласно съдебната практика на Съда на Европейските общности⁵ задълженията за обслужване на една марка (single-branding) не се считат за нарушение на конкуренцията по предмет. По-специално те може да се окажат извън обхвата на член 81, параграф 1 когато се

⁵ Както Съдът на Европейските общности посочва в своето решение от 28 февруари 1991 г. по дело C-234/89, *Stergios Delimitis срещу Henninger Bräu AG*, споразумения, съдържащи задължения за обслужване на една марка не са нарушение на конкуренцията по предмет по смисъла на член 85, параграф 1 (сега член 81, параграф 1).

в съответствие с известието *de minimis*⁶. Това означава, че изключването на обслужването на една марка от обхвата на общото освобождаване, предоставено от регламента не може да се възприема като автоматично предоставяне на търговците на правото да продават марки на конкурентни производители независимо от икономическия контекст, в който се прилагат тези задължения. Пазарната мощ на страните и характеристиките на съответния пазар са ключови фактори при определянето на това дали задълженията за обслужване на една марка попадат в обхвата на член 81, параграф 1 и така да изискват оценка съгласно член 81, параграф 3.

17. За да отразят необходимостта от подходящо балансиране на възможното антиконкурентно въздействие спрямо ползите по отношение на укрепването на ефикасността, общото групово освобождаване обхваща споразуменията за обслужване на една марка, при които доставчикът има пазарен дял, ненадхвърлящ 30 % и при условие че срокът на споразумението за обслужване на една марка не надхвърля пет години. Това означава, че за да се ползват с общо групово освобождаване, търговците трябва да са в състояние ефективно да прекратят споразумението за обслужване на една марка след първоначалния петгодишен период, без да загубят договора си за дистрибуция и свързаните с него инвестиции по отношение на определена марка. Често срещана практика в сектора на моторните превозни средства обаче е сключването на споразумения за търговско представителство или за неограничен период от време, или в редки случаи за подновяеми периоди от най-малко пет години. Това би означавало, че настоящите споразумения на производители на превозни средства няма да бъдат обхванати от общото групово освобождаване, ако съдържат задължения за обслужване на една марка, приложими за период, по-дълъг от пет години.
18. Основната разлика между специфичните разпоредби на сегашния Регламент (ЕО) № 1400/2002 и общото групово освобождаване се състои в определението на задълженията за неконкуриране. По смисъла на Регламент (ЕО) № 1400/2002 това понятие означава всякакъв вид пряко или непряко задължение, което заставя търговеца да купува от доставчика повече от 30 % от съвкупността на купуваните от него съответни стоки като цяло, като така позволява на търговеца да започне да продава две допълнителни марки на конкурентни доставчици или от различни помещения, или от една и съща изложбена търговска площ. Съгласно общото групово освобождаване определението се свежда до задълженията (за срок от повече от пет години), които заставят търговеца да не произвежда, купува, продава или препродава стоки, които са в конкуренция със стоките по договор или да купува от доставчика повече от 80 % от съвкупността на купуваните от него съответни стоки като цяло. Това на практика означава, че след пет години търговецът следва да има възможност да започне да продава една допълнителна марка, но може да се наложи да я продава от друга изложбена търговска площ.
19. В тази връзка следва да се припомни, че обслужването на повече марки (multi-branding) от едно и също изложбено помещение е възприето от пазара само до ограничена степен и че няма силни емпирични доказателства за това, че този

⁶ Известие на Комисията, отнасящо се до споразумения с незначителен ефект (известие *de minimis*); ОВ С 368, 2001 г., стр. 13.

формат на разпространение е улеснил по чувствителен начин навлизането на нови оператори на пазара на ЕС. Освен това обслужването на повече марки беше практика дори преди влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1400/2002 в географски райони, на които този формат е бил икономически изгоден поради местните условия на пазара. В този смисъл е вероятно това да продължи независимо от каквато и да е промяна в правната рамка. Следва да се подчертае също така, че разходите за търсене на моторни превозни средства като процент от цената на продукта са ниски, и че в резултат на това потребителите като цяло са готови да посетят различни изложбени помещения, за да направят сравнение между конкурентни превозни средства. Истината е, че посещението на различни търговски обекти с цел сравняване и договаряне на цените е обичайна част от покупателния процес. Освен това потребителите могат лесно да сравнят цените в Интернет. Обслужването на повече марки от едно и също изложбено помещение може също да направи имиджа на марката по-трудно разграничим и да накара производителите да предприемат стъпки за защита на корпоративната си идентичност чрез изменение на стандартите за търговско представителство в тази връзка. Освен това те могат да се въздържат от инвестиране в своите търговски обекти, например под формата на обучения, с цел избягване на рисковете от опортюнизъм. На практика тези фактори водят до увеличаване като цяло на разходите за дистрибуция на търговците.

20. Що се отнася до ремонтните услуги задълженията за обслужване на една марка няма в никакъв случай да се ползват от общото групово освобождаване за вертикални споразумения, тъй като пазарните дялове на мрежите на производителите като цяло надхвърлят прага от 30 %. В този смисъл по отношение на споразуменията за следпродажбени услуги не съществува разлика между отделните разглеждани варианти.
21. В светлината на гореизложеното Комисията заключава, че прилагането на общото групово освобождаване към задълженията за обслужване на една марка в сектора на моторните превозни средства представлява балансирано решение, предвид високото ниво на конкуренция между отделните марки, характерно за първичния пазар, предвид риска от възпрепятстване на повишаването на ефективността на дистрибуцията в резултат на регулаторни пречки, които не биха били съразмерни с целта да се защити конкуренцията на пазара и предвид защитите, предвидени в общите норми по отношение на обслужването на повече марки. Освен това механизмът за оттегляне на възможността за ползване на груповото освобождаване ще бъде запазен като допълнителна защита в случай, че съществуването на паралелни мрежи от споразумения, съдържащи задължения за обслужване на една марка, доведат до антиконкурентни въздействия на изключване от пазара.
22. С оглед на укрепването на правната сигурност Комисията ще изготви специфични насоки, в които да бъде обяснено, че когато задълженията за обслужване на една марка изключват от пазара нови оператори и водят до антиконкурентни въздействия, възможността за ползване на груповото освобождаване може да бъде оттеглена. В тези насоки ще се обясни също така, че при определени обстоятелства минималните изискванията за купуване на определено количество, ненадхвърлящо 80 % от съвкупността на купуваните от търговеца съответни стоки за една година, може все пак да имат ефект на укрепване на лоялността и могат да се приемат за задължения за обслужване на една марка.

2.2. Защита на конкуренцията в рамките на една марка

23. Защитата на конкуренцията в рамките на една марка е важна на пазари, където конкуренцията между отделните марки на ниво производители и/или дистрибутори е слаба. На пазари, където конкуренцията в рамките на една марка обаче е силна, конкурентните взаимоотношения между доставчици и купувачи са двигател за това, договарящите се страни да прилагат най-ефективните от гледна точка на разходите и най-ефикасни операции и гарантира, че произтичащите от това ползи стигат до потребителите. При тези обстоятелства регулаторната намеса рискува ненужно да затрудни дружествата, като това в крайна сметка може да доведе до загуба на ефикасност. Що се отнася до защитата на паралелната търговия Комисията все пак признава, че това е основна цел на Общия пазар и е предмет на дълга съдебна практика на Съда на Европейските общности⁷.
24. Сегашният регламент освобождава групово количествената селективна дистрибуция на нови моторни превозни средства при до 40 % праг на пазарния дял и обединява тази така широка „защитена област“ с по-строги твърдо установени разпоредби, свързани по-специално с ограничения, възпрепятстващи търговците да наемат подизпълнители за ремонтни дейности и дейности по поддръжката и да отворят допълнителни търговски обекти за продажби (т.нар. „клауза за местоположението“). Тези по-строги условия бяха създадени за стимулиране на разнообразието при моделите за дистрибуция на автомобили като начин за поддръжане на конкуренцията в рамките на една марка.
25. Тези по-строги условия доведоха до малко видими ползи. Проучването на пазара, проведено от Комисията, показва, че възможността търговците да се специализират единствено в дейности по продажби и да наемат подизпълнители за печеливши ремонтни дейности и дейности по поддръжката не е възприета от пазара. Освен това търговците са отворили допълнителни търговски обекти в пренебрежимо малко на брой случаи.
26. В същото време в контекста на ожесточена конкуренция между отделните марки на пазарите за продажба на нови превозни средства сегашните правила имаха съществени недостатъци. По-специално възможността за неконтролируемо отваряне на допълнителни търговски обекти може да доведе до опортюнизъм от страна на някои търговци върху инвестиции, направени от други и на практика кара производителите да предприемат стъпки за защита на интегритета на своите мрежи чрез изменение на качествените стандарти в тази връзка. Това от своя страна води до повишаване на инвестиционните разходи и понижаване на приходите на търговците.
27. В този смисъл Комисията заключава, че посредством отстраняване на регулаторните пречки, които вредят на стимулите за инвестиции на страните, прилагането на общото групово освобождаване ще донесе ползи за дружествата и потребителите. Това означава, че за селективната дистрибуция ще започне да се прилага 30 % -ият праг за общ пазарен дял, а „клаузите за

⁷

Вж. съдебни решения по дела C-551/03 P, General Motors, [2006 г.], Съд на Европейските общности, I-3173, параграфи 67—68; дело C-338/00 P, Volkswagen/Комисия, [2003 г.], Съд на Европейските общности, I-9189, параграфи 44 и 49, и дело T-450/05, Peugeot/Комисия, съдебно решение от 9.7.2009 г., още непубликувано, параграфи 46—49.

местоположение“ и ограниченията за търговци, които се занимават само с продажби, ще бъдат освободени в рамките на този занижен праг. Все пак за укрепване на правната сигурност и ограничаване на разходите на дружествата за постигане на съответствие, Комисията предлага да изготви специфични за сектора насоки, които да служат за оценка на случаите, при които делът на съответния пазар надхвърля 30 %.

28. Освен това предвид възможните ползи, които потребителите могат да извлекат от неограничената паралелна търговия на моторни превозни средства, Комисията ще обясни в специфични насоки обстоятелствата, при които споразумения, ограничаващи възможността на търговците да придобиват и препродават превозни средства с чуждестранни спецификации („клауза за наличност“) биха представлявали непряко ограничаване на активните и/или пасивните продажби и по този начин биха нарушили член 81⁸.

2.3. Защита на конкуренцията между независими и оторизирани сервизи

29. Конкуренцията от страна на независими сервизи упражнява значителен конкурентен натиск върху оторизираните мрежи, тъй като независимият секторът предлага на потребителите сравними услуги, които често са на по-ниска цена. Същевременно независимите сервизи могат да оказват ефективна конкуренция само ако имат достъп както до техническа информация, така и до резервни части, които представляват ключова предпоставка за осъществяване на ремонтна дейност и дейност по поддръжка. Сегашният регламент се стреми да гарантира достъп до тези предпоставки, като въвежда специфични твърдо установени ограничения.
30. Въпросите, свързани с възможните ограничения, засягащи достъпа до резервни части, са разгледани по-долу в точка 2.5.
31. Що се отнася до достъпа до техническа информация за ремонт следва да се припомни, че Регламент (ЕО) № 715/2007⁹, който регламентира типовото одобрение на леки превозни средства за превоз на пътници и товари, предвижда подробен набор от правила, гарантиращи пълен и недискриминационен достъп на независимите оператори до тази информация. Този регламент вече се прилага на доброволни начала и ще стане задължителен за новите типови одобрения считано от септември 2009 г.¹⁰ Все пак за няколко години автомобилният парк все още ще включва голям брой превозни средства, които не са обхванати от Регламент (ЕО) № 715/2007 и които представляват значим пазар за независимите сервизи. Въз основа на това Комисията заключава, че е важно да продължи прилагането на правилата за конкуренция с цел предотвратяване на изключването на независими оператори, чрез гарантиране на равни условия за достъп до техническа информация за ремонт на съществуващия автомобилен парк.

⁸ Съдебно решение от 28 февруари 1984 г., съединени дела 228 и 229/82 Ford of Europe Inc. и Ford-Werke Aktiengesellschaft срещу Комисията, ECR (1984) 1129

⁹ Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и Съвета от 20 юни 2007 г. относно 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 (ОВ L 171, 1.29.2007 г., стр. 1).

¹⁰ Вж. член 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 за подробности.

32. Следва обаче да се отбележи също така, че антиконкурентните въздействия, свързани с изключването на оператори, могат да произтичат и от други практики, насочени към защита на оторизираните сервиси от конкуренцията на независими сервиси. Типичен пример е евентуалната злоупотреба със законови и разширени гаранции, предоставени от производителя на превозни средства, които понякога се зачитат само при условие че всички дейности по ремонта и поддръжката, включително тези, които не са обхванати от гаранцията, се извършват от член на оторизираната мрежа. Недостатък на сегашния регламент е, че освобождавайки споразуменията за качествена селективна дистрибуция без прилагане на праг за пазарен дял, той възпрепятства предприемането на ефективни действия за отстраняване на такива потенциално вредни практики.
33. В този смисъл Комисията заключава, че с ограничаването на освобождаването на селективната дистрибуция до праг на пазарен дял от 30 %, общото групово освобождаване ще позволи по-целенасочено прилагане на законодателството във връзка с по-широк кръг потенциално вредни практики, като така ще подобри конкуренцията между независимите и оторизираните сервиси. С цел укрепване на ефективното прилагане, Комисията предлага да обясни в бъдещи, специфични за сектора разпоредби обстоятелствата, при които отказът да бъде предоставен пълен и недискриминационен достъп на независими оператори до техническа информация или злоупотребата с гаранции биха препратили споразуменията за качествена селективна дистрибуция в обхвата на член 81 и биха породили действия за привеждане в изпълнение.
- 2.4. Гарантиране на ефективна конкуренция в мрежите от оторизирани сервиси на производителите**
34. Конкуренцията между оторизираните сервиси на определена марка е особено важна за собствениците на по-ново моторно превозно средство (т.е. петгодишно или по-ново). Процентът от ремонтите на такива моторни превозни средства, извършени в мрежите от оторизирани сервиси, е висок поради предпочитанията на потребителите и по-специално поради по-високата остатъчна стойност, която обикновено се приписва на автомобил, поддържан редовно от оторизиран сервиз.
35. Услугите по ремонта и поддръжката се считат за пазари, обособени по марки. Интензивността на конкуренцията между оторизираните сервиси на определена марка зависи от условията на достъп до мрежата, установени съгласно стандартните споразумения за оторизирани сервиси. Тъй като мрежата от оторизирани сервиси и дистрибутори на части на определена марка обикновено имат пазарен дял доста над 30 %, производителите на моторни превозни средства, които желаят да се възползват от Регламент (ЕО) № 1400/2002, могат да прилагат само споразумения за качествена селективна дистрибуция. Това означава, че достъпът до тяхната мрежа от оторизирани сервиси трябва да се основава на критерии за избор, обективно обосновани с ползите, които носят за крайните потребители. Прилагането на общото групово освобождаване ще доведе до същия резултат.
36. С цел гарантиране на правната сигурност и ефективното прилагане, Комисията ще поясни в бъдещи, специфични за сектора разпоредби обстоятелствата, при които качествена селективна дистрибуция остава извън забраната в член 81, параграф 1, както и аналитичната рамка за оценка на споразумения, които не са в обхвата на защитената област на груповото освобождаване. По-специално за

сектора ще бъдат изготвени специфични разпоредби за изясняване на обстоятелствата, при които споразумения, обвързващи продажбите и следпродажбените услуги, не нарушават член 81, както например при опита на нови оператори да навлязат на пазара.

2.5. Предотвратяване на изключването на производители на резервни части от автомобилните пазари на следпродажбени услуги

37. Освен части, носещи марката на производителя на моторното превозно средство (части от производители на оригинално оборудване, т.е. OEM), съществуват и части, изработени на същата производствена линия като оригиналния компонент на превозното средство (части от доставчици на оригинално оборудване, т.е. OES), както и други, изработени от производители на части с „подобно качество“. Частите от тези категории често са по-евтини от идентичните части, носещи марката на производителя на превозното средство. В този смисъл е важно да бъдат защитени алтернативните пътища за доставка на резервни части, както на оторизирани, така и на независими сервиси, чрез ограничаване на възможностите на автомобилните производители да възпрепятстват продажбите на доставчиците на пазарите на следпродажбени услуги.
38. Съгласно сегашния регламент, ограниченията на възможностите на доставчиците на оригинално оборудване да продават резервни части на оторизирани сервиси, ограниченията на възможностите на оторизираните сервиси да продават части на независими сервиси, ограниченията на възможностите на оторизираните сервиси да купуват конкурентни части от източници, различни от производителя на превозното средство, както ограниченията на възможностите на доставчиците на оригинално оборудване да поставят своето лого на части, доставяни на производители на превозни средства за целите на първичното сглобяване, са посочени като твърдо установени ограничения и като такива се разглеждат като ограничения по предмет.
39. Съгласно общото групово освобождаване въпросните ограничения не биха били разглеждани като ограничения по предмет, а биха били предмет на отделен анализ. Ако се приложи праг на пазарен дял от 30 %, споразуменията за дистрибуция биха останали като цяло извън „защитената област“, предвидена съгласно общото групово освобождаване, тъй като е вероятно дялът на производителите на моторни превозни средства на съответните пазари на резервни части да бъде доста над 30 %. От това следва, че горепосочените практики не биха били групово освободени и, при липса на доказателства за компенсаторно подобряване на ефективността, член 81 може да бъде приложен пряко спрямо споразумения, които водят до ограничаване на конкуренцията.
40. Поради изброените по-горе причини Комисията заключава, че ако общите правила се прилагат по отношение на тези ограничения, прилагането на законодателството би било толкова ефективно, колкото днес. Все пак предвид несигурността, която този подход може да породри, Комисията ще поясни в специфични за сектора разпоредби обстоятелствата, при които разглежданите

ограничения биха препратили споразуменията, от които те произтичат, в обхвата на член 81 и биха породили действия по привеждане в изпълнение¹¹.

2.6. Запазване на възпиращия ефект на член 81

41. Последната цел е да бъде запазен възпиращият ефект на член 81 с цел да се избегне използването на груповото освобождаване от производители за възпрепятстване на независимо проконкурентно поведение от страна на оторизирани търговци и сервизи. За постигането на тази цел регламентът съдържа редица мерки, насочени към обезпечаване на невъзвръщаемите инвестиции на търговците (напр. продължителност на договорите, срокове за предизвестие, мотивиране на прекратяването на договори и прехвърляне на договори за търговско представителство между членове на едни и същи мрежи, както е посочено в член 3), които обикновено са обхванати от националното законодателство в областта на договорите.
42. Съществуват редица аргументи да се заключи, че защитата на независимостта на търговците чрез разпоредби, насочени към регламентиране на определени договорни клаузи в контекста на групово освобождаване, вече не е ефективно или подходящо средство за постигане на тази цел.
43. На първо място, както е посочено в Доклада за оценка на Комисията, няма доказателство, че тези разпоредби са имали предвижданото възпиращо въздействие. Напротив, регламентът може да е имал отрицателно въздействие, като е направил по-трудно за производителите на моторни превозни средства да адаптират своите мрежи към променящите се икономически условия, в които способността за бързо реорганизиране на мрежата е жизненоважно за това европейската автомобилна индустрия да запази и подобри своята конкурентоспособност в дългосрочен план.
44. На второ място, търговците не биха имали ефективно средство на защита, ако техният договорен партньор откаже да издаде договор, съдържащ разпоредби, които ги защитават. Това е така, тъй като тези разпоредби не пораждаат нито права за търговците, нито задължения за производителите на моторни превозни средства, а единствено отнемат ползите от груповото освобождаване, без да съдържат подразбиране, че разглежданият договор би нарушил автоматично член 81, параграф 1.
45. На трето място, Комисията трудно би могла да включи мерки за защита на договорите в евентуална бъдеща конкурентноправна рамка, предвид факта, че границата между националното законодателство в областта на договорите и националното търговско законодателство от една страна и правото за конкуренция на ЕС, от друга, вече е изяснена в контекста на Регламент (ЕО) № 1/2003. По време на преговорите по този регламент Комисията заяви, че желае „да се присъедини към становището на Съвета, че „членове 81 и 82 от Договора

¹¹ Освен това в съответствие със съдебната практика по делото Volvo Veng (дело 238/87 Volvo (AB) срещу Erik Veng [1988 г.] Съд на Европейските общности, 6211), споразумения, възпрепятстващи независими сервизи да получат достъп до оригинални резервни части може да са в нарушение на член 82, когато производителят на моторни превозни средства има господстващо положение по отношение на определена категория части (напр. части с патентна защита) и ако може да се докаже, че изключването на независими сервизи вероятно би премахнало ефективната конкуренция на пазара.

имат за своя цел защитата на конкуренцията на пазара¹². Разпоредби, които са насочени предимно към друга цел, обикновено са част от националното законодателство в областта на договорите.

46. В този смисъл Комисията възнамерява да приложи общите правила. Това би довело до икономически по-стабилен подход, който би подобрил значително последователността на политиката на конкуренция в областта на вертикалните ограничения като цяло и би дал възможност за използване на ефикасни договорни механизми.
47. Освен това ще бъдат изготвени специфични за сектора насоки, в които ще се обясни, че прозрачните отношения между страните по правило биха намалили риска от уличаване на производителите в използване на непреки форми на натиск, насочени към антиконкурентни резултати¹³.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

48. В светлината на гореизложеното Комисията предлага:

- По отношение на споразуменията за продажба на нови моторни превозни средства да се прилагат общите правила, отразени понастоящем в предложеното ново групово освобождаване за вертикални споразумения. Предвид факта, че заинтересованите страни в сектора на моторните превозни средства са свикнали с наличието на специфични за сектора регламенти от 1985 г. насам и предвид изразеното от участниците на пазара желание за правна сигурност, Комисията ще приеме специфични за сектора насоки по точките, изложени в части 2.1, 2.2 и 2.6 по-горе.

С цел да се даде на всички оператори време за адаптиране към общия режим Комисията предлага разпоредбите на регламента, приложими за споразумения за дистрибуция на моторни превозни средства, да останат в сила до 31 май 2013 година.

- Що се отнася до пазарите в областта услугите по ремонт и поддръжка и/или за доставка и дистрибуция на резервни части, да се прилагат общите правила, отразени понастоящем в предложеното ново групово освобождаване за вертикални споразумения, заедно или със специфични за сектора насоки, или със специален регламент за групово освобождаване, или с комбинация от двата инструмента с оглед на укрепване на способността на органите по конкуренция да реагират на опасения по отношение на конкуренцията по по-цялостен и широкообхватен начин. По-специално що се отнася до следните опасения: i) достъп до техническа информация; ii) достъп до резервни части; iii) злоупотреба с гаранции; и iv) достъп до мрежите на оторизирани сервиси (части 2.3, 2.4 и 2.5).

¹² Вж. съображение 9 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 (ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1—25, първо изречение).

¹³ В този контекст следва също да се отбележи, че основните асоциации на производителите на моторни превозни средства (АСЕА, ЈАМА) неотдавна се споразумяха да предложат Кодекс на поведение, който съдържа определени основни разпоредби, произтичащи от сегашния Регламент (ЕО) № 1400/2002.

Предвид факта, че прилагането на новия режим за следпродажбените услуги може да донесе незабавни ползи за бизнеса и потребителите, Комисията предлага той да се прилага за вертикални споразумения за предоставяне на услуги по ремонт и поддръжка, както и за доставката и дистрибуцията на резервни части, считано от 31 май 2010 година.

49. Всички заинтересовани страни се приканват да дадат мнение по настоящото съобщение преди 25 септември 2009 г. Забележките следва да се изпращат

по електронна поща на следния адрес:

comp-car-sector@ec.europa.eu

по пощата на следния адрес:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Antitrust Greffe
B-1049 Brussels
Белгия