

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

C 307



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 55

11 octombrie 2012

Număr de referință

Cuprins

Pagina

II *Comunicări*

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2012/C 307/01 Non-opoziție la o concentrare notificată (Cazul COMP/M.6712 – Carlyle/Getty Images) ⁽¹⁾ 1

IV *Informări*

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

Comisia Europeană

2012/C 307/02 Rata de schimb a monedei euro 2

RO

Preț:
3 EUR⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

(continuare în pagina următoare)

INFORMĂRI REFERITOARE LA SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

Autoritatea AELS de Supraveghere

2012/C 307/03	Comunicarea Autorității AELS de Supraveghere – Orientări suplimentare privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule	3
2012/C 307/04	Informații comunicate de statele AELS privind ajutoarele de stat acordate în temeiul actului la care se face referire la punctul 1 litera (j) din anexa XV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare)]	18
2012/C 307/05	Anunț de intenție din partea Autorității AELS de Supraveghere în temeiul articolului 17 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate – Invitație de participare la licitație în ceea ce privește operarea serviciilor aeriene regulate în conformitate cu obligațiile de serviciu public în Finnmark și North-Troms	19
2012/C 307/06	Aviz de intenție din partea Autorității AELS de Supraveghere în temeiul articolului 16 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate – Impunerea obligațiilor de serviciu public în ceea ce privește serviciile aeriene regulate din Finnmark și North-Troms	20

V Anunțuri

PROCEDURI ADMINISTRATIVE

Oficiul European pentru Selecția Personalului (EPSO)

2012/C 307/07	Anunț de concurs general	21
---------------	--------------------------------	----

PROCEDURI JURISDICȚIONALE

Curtea de justiție a AELS

2012/C 307/08	Hotărârea Curții din 15 decembrie 2011 în cauza E-1/11 – Dr A (<i>Libera circulație a persoanelor – Directiva 2005/36/CE – Recunoașterea calificărilor profesionale – Protecția sănătății publice – Nediscriminare – Proportionalitate</i>)	22
---------------	---	----



II

(Comunicări)

COMUNICĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI
ORGANISMELE UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Non-opoziție la o concentrare notificată**(Cazul COMP/M.6712 – Carlyle/Getty Images)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2012/C 307/01)

La data de 5 octombrie 2012, Comisia a decis să nu se opună concentrării notificate menționate mai sus și să o declare compatibilă cu piața comună. Prezenta decizie se bazează pe articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului. Textul integral al deciziei este disponibil doar în limba engleză și va fi făcut public după ce vor fi eliminate orice secrete de afaceri pe care le-ar putea conține. Va fi disponibil:

- pe site-ul internet al Direcției Generale Concurență din cadrul Comisiei, la secțiunea consacrată concentrărilor (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Acest site internet oferă diverse facilități care permit identificarea deciziilor de concentrare individuale, inclusiv întreprinderea, numărul cazului, data și indexurile sectoriale;
 - în format electronic, pe site-ul internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) cu numărul de document 32012M6712. EUR-Lex permite accesul on-line la legislația europeană.
-

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

Rata de schimb a monedei euro ⁽¹⁾

10 octombrie 2012

(2012/C 307/02)

1 euro =

Moneda	Rata de schimb	Moneda	Rata de schimb
USD dolar american	1,2889	AUD dolar australian	1,2574
JPY yen japonez	100,94	CAD dolar canadian	1,2594
DKK coroana daneză	7,4582	HKD dolar Hong Kong	9,9922
GBP lira sterlină	0,80495	NZD dolar neozeelandez	1,5732
SEK coroana suedeză	8,6068	SGD dolar Singapore	1,5833
CHF franc elvețian	1,2110	KRW won sud-coreean	1 436,57
ISK coroana islandeză		ZAR rand sud-african	11,1516
NOK coroana norvegiană	7,3985	CNY yuan renminbi chinezesc	8,1210
BGN leva bulgărească	1,9558	HRK kuna croată	7,4920
CZK coroana cehă	24,950	IDR rupia indoneziană	12 385,19
HUF forint maghiar	282,15	MYR ringgit Malaiezia	3,9623
LTL litas lituanian	3,4528	PHP peso Filipine	53,470
LVL lats leton	0,6961	RUB rubla rusească	40,0900
PLN zlot polonez	4,0825	THB baht thailandez	39,582
RON leu românesc nou	4,5710	BRL real brazilian	2,6199
TRY lira turcească	2,3375	MXN peso mexican	16,5624
		INR rupie indiană	68,3150

⁽¹⁾ Sursă: rata de schimb de referință publicată de către Banca Centrală Europeană.

INFORMĂRI REFERITOARE LA SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE

Comunicarea Autorității AELS de Supraveghere – Orientări suplimentare privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule

(2012/C 307/03)

- A. Prezenta comunicare este publicată în temeiul dispozițiilor Acordului privind Spațiul Economic European („Acordul privind SEE”) și ale Acordului dintre statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție („Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea”).
- B. Comisia Europeană a emis comunicarea intitulată „Orientări suplimentare privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule” ⁽¹⁾. Acest document fără caracter obligatoriu din punct de vedere juridic stabilește principiile aplicate de Comisia Europeană la evaluarea acordurilor verticale, în temeiul articolului 101 din TFUE cu privire la vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule.
- C. Autoritatea AELS de Supraveghere consideră actul menționat anterior ca fiind relevant pentru SEE. În vederea menținerii unor condiții egale de concurență și a asigurării aplicării uniforme a normelor de concurență ale SEE în întreg Spațiul Economic European, Autoritatea AELS de Supraveghere adoptă prezenta comunicare în temeiul competenței care i-a fost conferită prin articolul 5 alineatul (2) litera (b) din Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea. Aceasta intenționează să urmeze principiile și normele stabilite în prezenta comunicare atunci când aplică normele relevante ale SEE într-un caz particular.

I. INTRODUCERE

1. Obiectivul prezentelor orientări

1. Prezentele orientări stabilesc principiile de evaluare în conformitate cu articolul 53 din Acordul privind Spațiul economic European (denumit în continuare „articolul 53”) a problemelor specifice care apar în contextul restricțiilor verticale în acorduri pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb. Acestea însoțesc actul menționat la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (UE) nr. 461/2010 al Comisiei din 27 mai 2010 ⁽²⁾] privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor (denumit în continuare „Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor”) și sunt menite să ajute întreprinderile să realizeze propria evaluare a unor astfel de acorduri.
2. Aceste orientări oferă clarificări privind aspecte care sunt deosebit de relevante pentru sectorul autovehiculelor, inclusiv interpretarea anumitor dispoziții relevante din actul menționat la punctul 2 din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (UE) nr. 330/2010 al Comisiei din 20 aprilie 2010 ⁽³⁾] privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE categoriilor de acorduri verticale și practici concertate ⁽⁴⁾ (denumit în continuare „Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil

⁽¹⁾ JO C 138, 28.5.2010, p. 16.⁽²⁾ JO L 129, 28.5.2010, p. 52, încorporat la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 91/2010 (JO L 277, 21.10.2010, p. 44 și suplimentul SEE nr. 59, 21.10.2010, p. 13).⁽³⁾ JO L 102, 23.4.2010, p. 1, încorporat la punctul 2 din anexa XIV la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 77/2010 (JO L 244, 16.9.2010, p. 35 și suplimentul SEE nr. 49, 16.9.2010, p. 34).⁽⁴⁾ A se vedea nota de subsol nr. 3.

acordurilor verticale”). Aceste orientări nu aduc atingere aplicabilității orientărilor privind restricțiile verticale ⁽⁵⁾ (denumite în continuare „Orientările generale privind acordurile verticale”) și, în consecință, trebuie coroborate cu Orientările generale privind acordurile verticale, ca supliment la acestea.

3. Prezentele orientări se aplică atât acordurilor verticale și practicilor concertate referitoare la condițiile în care părțile pot cumpăra, vinde sau revinde piese de schimb și/sau pot furniza servicii de reparații și întreținere pentru autovehicule, cât și acordurilor verticale și practicilor concertate referitoare la condițiile în care părțile pot cumpăra, vinde sau revinde autovehicule noi. După cum se explică în secțiunea II din prezentele orientări, cea din urmă categorie de acorduri și practici concertate va face în continuare obiectul dispozițiilor relevante din actul menționat anterior la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei din 31 iulie 2002 ⁽⁶⁾ în ceea ce privește aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor] până la 31 mai 2013. Prin urmare, în ceea ce privește acordurile verticale și practicile concertate pentru cumpărarea, vânzarea sau revânzarea de autovehicule noi, prezentele orientări se vor aplica doar începând cu 1 iunie 2013. Prezentele orientări nu se aplică acordurilor verticale din alte sectoare decât cel al autovehiculelor, iar principiile stabilite în acestea nu pot fi folosite în mod necesar pentru a evalua acorduri din alte sectoare.
4. Prezentele orientări nu aduc atingere unei eventuale aplicări în paralel a articolului 54 din Acordul privind SEE în cazul acordurilor verticale în sectorul autovehiculelor sau interpretării pe care Curtea AELS o poate da în ceea ce privește aplicarea articolului 53 la astfel de acorduri verticale sau pe care o poate da Curtea de Justiție a Uniunii Europene sau Tribunalul în ceea ce privește aplicarea articolului 53 din Acordul privind SEE și a articolului 101 din TFUE în cazul unor astfel de acorduri verticale.
5. Cu excepția cazului în care se prevede altfel, analiza și argumentele stabilite în prezentele orientări se aplică tuturor nivelurilor de comerț. Denumirile „furnizor” și „distribuitor” ⁽⁷⁾ sunt utilizate pentru toate nivelurile de comerț. Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale și Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor sunt denumite colectiv, în continuare, „regulamente de exceptare pe categorii”.
6. Standardele stabilite în prezentele orientări trebuie aplicate fiecărui caz, în funcție de circumstanțele individuale de fapt și de drept. Autoritatea AELS de Supraveghere va aplica ⁽⁸⁾ aceste orientări în mod rezonabil și flexibil, pe baza experienței dobândite în cursul activităților sale de asigurare a respectării normelor și de monitorizare a pieței.
7. Punerea în aplicare, până în prezent, a politicii de concurență în acest sector arată că anumite restricții pot rezulta fie ca urmare a unor obligații contractuale directe explicite, fie ca urmare a unor obligații sau mijloace indirecte care, totuși, conduc la același rezultat anticoncurențial. Furnizorii care doresc să influențeze comportamentul concurențial al unui distribuitor pot recurge, de exemplu, la amenințări sau intimidare, avertismente sau sancțiuni. De asemenea, aceștia pot amâna sau suspenda livrările, ori pot amenința că vor rezilia contractele distribuitorilor care vând unor consumatori străini sau care nu respectă un anumit nivel de preț. În mod normal, relațiile transparente dintre părțile contractante ar reduce riscul ca producătorii să fie considerați responsabili de folosirea unor astfel de forme indirecte de presiune care au ca scop obținerea unor rezultate anticoncurențiale. Aderarea la un cod de conduită reprezintă un mijloc de a obține o mai mare transparență în relațiile comerciale dintre părți. Astfel de coduri pot prevedea, *inter alia*, termene de preaviz pentru rezilierea contractului, care pot fi stabilite în funcție de durata contractului, compensații care să fie acordate pentru investițiile în curs în contextul unei relații speciale, efectuate de dealer în cazul unei rezilieri anticipate fără motive întemeiate, precum și, de asemenea, arbitrajul, ca mecanism alternativ pentru soluționarea litigiilor. În cazul în care un furnizor include un astfel de cod de conduită în acordurile sale cu distribuitorii și cu prestatorii de servicii de reparație, îl face public și îi respectă prevederile, acest lucru va fi considerat drept un factor relevant pentru evaluarea comportamentului furnizorului în cazuri individuale.

⁽⁵⁾ (Nepublicat încă).

⁽⁶⁾ JO L 203, 1.8.2002, p. 30.

⁽⁷⁾ Distribuitorii cu amănuntul sunt denumiți, de regulă, „dealeri” în cadrul sectorului.

⁽⁸⁾ Ulterior modernizării normelor SEE din domeniul concurenței, responsabilitatea principală pentru o astfel de analiză revine părților la acorduri. Cu toate acestea, Autoritatea AELS de Supraveghere poate examina compatibilitatea acordurilor cu articolul 53, din proprie inițiativă sau ca urmare a unei plângeri.

2. Structura orientărilor

8. Prezentele orientări sunt structurate după cum urmează:

- (a) domeniul de aplicare a Regulamentului de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor și legătura cu Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale (secțiunea II);
- (b) aplicarea dispozițiilor suplimentare din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor (secțiunea III);
- (c) evaluarea restricțiilor specifice: impunerea unei mărci unice și distribuția selectivă (secțiunea IV).

II. DOMENIUL DE APLICARE A REGULAMENTULUI DE EXCEPTARE PE CATEGORII ÎN SECTORUL AUTOVEHICULELOR ȘI LEGĂTURA CU REGULAMENTUL GENERAL DE EXCEPTARE PE CATEGORII APLICABIL ACORDURILOR VERTICALE

9. În conformitate cu articolul 4, Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor se referă la acorduri verticale privind cumpărarea, vânzarea sau revânzarea de piese de schimb pentru autovehicule, precum și la furnizarea de servicii de reparații și întreținere pentru autovehicule.
10. Articolul 2 din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor prelungește aplicarea dispozițiilor relevante ale actului menționat anterior la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 1400/2002] până la 31 mai 2013, în măsura în care acestea se referă la acordurile verticale pentru cumpărarea, vânzarea sau revânzarea de autovehicule noi. În temeiul articolului 3 din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor, începând cu 1 iunie 2013 ⁽⁹⁾, acordurile verticale pentru cumpărarea, vânzarea și revânzarea de autovehicule noi vor face obiectul Regulamentului general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale.
11. Deosebirea pe care noul cadru o face între piețele pentru vânzarea de autovehicule noi și piețele serviciilor post vânzare pentru autovehicule reflectă condițiile diferite de concurență de pe aceste piețe.
12. Pe baza unei analize de piață aprofundate prezentate în raportul de evaluare privind aplicarea actului menționat anterior la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei din 28 mai 2008 ⁽¹⁰⁾] și în Comunicarea Comisiei – Viitorul cadru legislativ în domeniul concurenței aplicabil sectorului autovehiculelor din 22 iulie 2009 ⁽¹¹⁾, se pare că nu există deficiențe semnificative în ceea ce privește concurența care să deosebească sectorul de distribuție a autovehiculelor noi de alte sectoare economice și care ar putea impune aplicarea de norme diferite și mai stricte față de cele prevăzute în Regulamentul de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale. În consecință, aplicarea unui prag al cotei de piață de 30 % ⁽¹²⁾, neexceptarea anumitor restricții verticale și condițiile prevăzute în Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale vor asigura, în mod normal, conformitatea acordurilor verticale pentru distribuția autovehiculelor noi cu dispozițiile de la articolul 53 alineatul (3), fără a fi necesare oricare alte cerințe suplimentare față de cele aplicabile în alte sectoare.
13. Cu toate acestea, pentru a acorda tuturor operatorilor timp pentru a se adapta la regimul general, în special având în vedere investițiile specifice legate de anumite relații contractuale care au fost făcute pe termen lung, perioada de aplicare a actului menționat anterior la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 1400/2002] se prelungește cu trei ani, până la 31 mai 2013, cu

⁽⁹⁾ Expirarea actului menționat anterior la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 1400/2002] și înlocuirea sa cu noul cadru juridic explicat în aceste orientări nu presupune, în sine, rezilierea contractelor existente. A se vedea, de exemplu, cauza C-125/05 Vulcan Silkeborg A/S/Skandinavisk Motor Co. A/S, Rec., 2006, p. I-7637.

⁽¹⁰⁾ SEC(2008) 1946.

⁽¹¹⁾ COM(2009) 388.

⁽¹²⁾ În temeiul articolului 7 din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale, calculul acestui prag pentru cota de piață se bazează în mod normal pe datele privind valorile vânzărilor pe piață sau, în cazul în care astfel de date nu sunt disponibile, pe alte informații de piață fiabile, inclusiv volumul vânzărilor pe piață. În acest sens, Autoritatea AELS de Supraveghere ia notă de faptul că, pentru distribuția de autovehicule noi, cotele de piață sunt calculate în prezent, de sector, pe baza volumului de autovehicule vândute de furnizor pe piața relevantă, care include toate autovehiculele care sunt considerate de cumpărător ca fiind interschimbabile sau substituibile, în funcție de caracteristicile produselor, de prețurile acestora și de scopul în care urmează să fie utilizate.

privire la acele dispoziții care se referă în mod specific la acordurile verticale pentru cumpărarea, vânzarea sau revânzarea de autovehicule noi. De la 1 iunie 2010 până la 31 mai 2013, acele dispoziții ale actului menționat anterior la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 1400/2002] care se referă atât la acorduri privind distribuția de autovehicule noi, cât și la acorduri privind cumpărarea, vânzarea sau revânzarea de piese de schimb pentru autovehicule și/sau privind furnizarea de servicii de reparații și de întreținere, se vor aplica numai primului tip de acorduri. Pe durata acestei perioade, prezentele orientări nu vor fi utilizate pentru interpretarea dispozițiilor actului menționat anterior la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 1400/2002]. În schimb, trebuie să se facă trimitere la broșura explicativă privind regulamentul respectiv ⁽¹³⁾.

14. În ceea ce privește acordurile verticale referitoare la condițiile în care părțile pot cumpăra, vinde sau revinde piese de schimb pentru autovehicule și/sau furniza servicii de reparație și întreținere pentru autovehicule, Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor se aplică de la 1 iunie 2010. Aceasta înseamnă că, pentru a fi exceptat în temeiul articolului 4 din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor, aceste acorduri nu trebuie doar să îndeplinească condițiile pentru o exceptare în temeiul Regulamentului general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale, ci trebuie, de asemenea, să nu conțină nicio restricționare semnificativă a concurenței, denumite în general restricționări grave, așa cum apar în lista de la articolul 5 din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor.
15. Din cauza caracterului în general dependent de mărci al piețelor pentru serviciile de reparație și întreținere și pentru distribuția de piese de schimb, concurența pe acele piețe este în mod inerent mai puțin intensă în comparație cu cea de pe piața pentru vânzarea de autovehicule noi. În timp ce fiabilitatea s-a îmbunătățit și intervalele de service s-au prelungit datorită îmbunătățirilor tehnologice, această evoluție este depășită de o tendință de creștere a prețurilor pentru operațiunile de reparații și întreținere individuale. Pe piețele pieselor de schimb, piesele care poartă marca producătorului autovehiculului sunt în concurență cu cele furnizate de furnizorii de echipamente de origine (OES) și de părți terțe. Aceasta menține presiunea asupra prețurilor pe aceste piețe, ceea ce, în consecință, menține presiunea asupra prețurilor de pe piețele de reparații și întreținere, deoarece piesele de schimb constituie un procentaj important din costul mediu al reparațiilor. Mai mult, reparațiile și întreținerea, în ansamblu, reprezintă o proporție foarte mare din totalul cheltuielilor cu autovehiculele ale consumatorilor, iar aceste cheltuieli dețin, la rândul lor, o pondere semnificativă în bugetul mediu al consumatorului.
16. Pentru a aborda problemele speciale de concurență care apar pe piețele serviciilor post vânzare pentru autovehicule, Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale este completat cu trei restricții grave suplimentare în Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor care se aplică acordurilor pentru repararea și întreținerea autovehiculelor, precum și pentru furnizarea de piese de schimb. Îndrumări suplimentare cu privire la aceste restricții grave suplimentare sunt prevăzute în secțiunea III din prezentele orientări.

III. APLICAREA DISPOZIȚIILOR SUPLIMENTARE DIN REGULAMENTUL DE EXCEPTARE PE CATEGORII ÎN SECTORUL AUTOVEHICULELOR

17. Acordurile nu vor beneficia de exceptarea pe categorii în cazul în care conțin restricții grave. Aceste restricții sunt enumerate la articolul 4 din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale și la articolul 5 din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor. Includerea oricăror astfel de restricții într-un acord conduce la prezumția că acordul intră sub incidența articolului 53 alineatul (1). Conduce, de asemenea, la prezumția că este foarte probabil ca acordul să nu îndeplinească condițiile prevăzute la articolul 53 alineatul (3), iar prin urmare, exceptarea pe categorii nu se aplică. Totuși, aceasta este o prezumție *juris tantum* care lasă deschisă posibilitatea, în cazul întreprinderilor, de a se apăra invocând câștigurile de eficiență în sensul articolului 53 alineatul (3) într-un caz individual.
18. Unul dintre obiectivele Autorității AELS de Supraveghere în ceea ce privește politica în domeniul concurenței în sectorul autovehiculelor este de a proteja accesul producătorilor de piese de schimb pe piețele serviciilor post vânzare pentru autovehicule, asigurându-se astfel că mărcile concurente de piese de schimb continuă să fie disponibile atât pentru prestatorii de servicii de reparație independenți, cât și pentru cei autorizați, precum și pentru angroșiștii de piese de schimb. Disponibilitatea acestor piese aduce beneficii considerabile consumatorilor, în special deoarece există adesea diferențe mari de preț între piesele vândute sau revândute de către un constructor de autovehicule și mărcile alternative. Produsele alternative pentru piesele care poartă marca producătorului de autovehicule (piesele producătorilor de echipamente de origine, OEM) includ piese de origine fabricate și distribuite de furnizorii de

⁽¹³⁾ Broșura explicativă pentru Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei din 31 iulie 2002 – Distribuția și serviciile de service pentru autovehicule în Uniunea Europeană.

echipamente de origine (piese OES), în timp ce alte piese de schimb a căror calitate este echivalentă calității componentelor de origine sunt furnizate de producătorii de piese de schimb de „calitate echivalentă”.

19. „Piese sau echipament de origine” înseamnă piese sau echipamente fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție prevăzute de producătorul autovehiculului pentru producția unor piese sau echipamente pentru asamblarea autovehiculului în cauză. Aceasta cuprinde piesele sau echipamentele fabricate pe aceeași linie de producție cu piesele sau echipamentele în cauză. Se consideră, dacă nu se dovedește contrariul, că piesele sunt de origine în cazul în care producătorul lor certifică faptul că piesele corespund nivelului calitativ al componentelor utilizate pentru asamblarea autovehiculului în cauză și au fost fabricate în conformitate cu specificațiile și standardele de producție ale autovehiculului [a se vedea articolul 3 alineatul (26) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate autovehiculelor respective (Directivă-cadru) ⁽¹⁴⁾].
20. Pentru a fi considerate ca fiind de „calitate echivalentă”, piesele trebuie să aibă o calitate suficient de ridicată astfel încât utilizarea acestora să nu pună în pericol reputația rețelei autorizate respective. La fel ca în cazul oricărui alt standard de selecție, producătorul autovehiculului poate aduce probe că o anumită piesă de schimb nu îndeplinește această cerință.
21. Articolul 4 litera (e) din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale descrie ca restricție gravă, într-un acord încheiat între un furnizor de componente și un cumpărător care assemblează aceste componente, faptul de a împiedica sau limita posibilitatea furnizorului de a vinde componentele sale către utilizatori finali, prestatori de servicii de reparație independenți sau alți furnizori de servicii care nu au fost desemnați de cumpărător pentru repararea sau întreținerea produselor sale. Articolul 5 literele (a), (b) și (c) din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor stabilește trei restricții grave suplimentare privind acordurile pentru furnizarea de piese de schimb.
22. Articolul 5 litera (a) din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor se referă la restricționarea vânzării de piese de schimb pentru autovehicule de către membrii unui sistem de distribuție selectivă către prestator de servicii de reparație independenți. Această dispoziție are cea mai mare relevanță pentru o anumită categorie de piese, denumite uneori piese captive, care pot fi obținute numai de la producătorul autovehiculului sau de la membrii rețelelor sale autorizate. În cazul în care un furnizor și un distribuitor convin că aceste piese nu pot fi furnizate prestatorilor de servicii de reparație independenți, acest acord ar fi de natură să excludă astfel de prestatori de servicii de reparație de pe piață pentru serviciile de reparație și întreținere și să contravină articolului 53.
23. Articolul 5 litera (b) din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor se referă la orice restricție directă sau indirectă, convenită între un furnizor de piese de schimb, de instrumente de reparații sau de diagnostic sau alte echipamente și un producător de autovehicule, care limitează capacitatea furnizorului de a vinde aceste bunuri către distribuitori și prestatori de servicii de reparație autorizați și/sau independenți. Așa-numitele „acorduri privind instrumentele” între furnizorii de componente și producătorii de autovehicule sunt un exemplu de posibile restricții indirecte de acest tip. Ar trebui să se facă trimitere în această privință la Comunicarea Autorității AELS de Supraveghere privind evaluarea anumitor acorduri de subcontractare în temeiul articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE ⁽¹⁵⁾. În mod normal, articolul 53 alineatul (1) nu se aplică unui acord prin care un producător de autovehicule furnizează unui producător de componente un instrument care este necesar pentru producerea anumitor componente, participă la costurile dezvoltării produsului sau contribuie cu drepturi de proprietate intelectuală necesare ⁽¹⁶⁾ ori cu know-how și nu permite ca această contribuție să fie utilizată pentru producția de piese care urmează să fie vândute direct pe piața serviciilor post vânzare. Pe de altă parte, atunci când un producător de autovehicule obligă un

⁽¹⁴⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1 (nu a fost încă încorporată în Acordul privind SEE).

⁽¹⁵⁾ JO L 153, 18.6.1994, p. 30 și Suplimentul SEE la JO nr. 15, 18.6.1994, p. 29.

⁽¹⁶⁾ În cazul în care producătorul de autovehicule oferă un instrument, drepturi de proprietate intelectuală (IPR) și/sau know-how unui furnizor de componente, acest acord nu va beneficia de avantajele conferite de Comunicarea privind subcontractarea dacă furnizorul de componente dispune deja de acest instrument, de aceste drepturi de proprietate intelectuală sau de această expertiză sau ar putea să le obțină în condiții rezonabile, întrucât în această situație contribuția nu ar fi necesară.

furnizor de componente să își transfere drepturile de proprietate cu privire la un astfel de instrument, drepturile sale de proprietate intelectuală sau know-how, atunci când suportă numai o parte nesemnificativă a costurilor de dezvoltare a produsului, ori nu contribuie cu instrumente, drepturi de proprietate intelectuală sau know-how necesare, acordul respectiv nu va fi considerat ca reprezentând un acord de subcontractare veritabil. Prin urmare, acesta poate intra sub incidența articolului 53 alineatul (1) și trebuie examinat în conformitate cu dispozițiile regulamentelor de exceptare pe categorii.

24. Articolul 5 litera (c) din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor se referă la restricția convenită între un producător de autovehicule care folosește componente pentru asamblarea inițială a autovehiculelor și furnizorul unor astfel de componente, care limitează capacitatea furnizorului de a-și plasa marca sau sigla în mod eficace și într-un mod ușor de vizualizat pe componentele furnizate sau pe piesele de schimb. Pentru a îmbunătăți alegerea consumatorilor, prestatorii de servicii de reparație și consumatorii ar trebui să aibă posibilitatea de a identifica ce piese de schimb de la furnizori alternativi sunt adecvate pentru un anumit autovehicul, altele decât cele care poartă marca producătorului de autovehicule. Aplicarea mărcii sau a siglei pe componente și pe piesele de schimb permite identificarea ușoară a pieselor de schimb compatibile care pot fi obținute de la OES. Prin nepermiterea acestei posibilități, producătorii de autovehicule pot restricționa comercializarea de piese OES și pot limita alegerea consumatorilor într-un mod care contravine dispozițiilor articolului 53.

IV. EVALUAREA RESTRICȚIILOR SPECIFICE

25. Părțile la acordurile verticale din sectorul autovehiculelor ar trebui să utilizeze prezentele orientări în completarea orientărilor generale privind acordurile verticale și în coroborare cu acestea, pentru a evalua compatibilitatea restricțiilor specifice cu articolul 53. Această secțiune oferă îndrumare specială cu privire la impunerea unei mărci unice și la distribuția selectivă, două domenii care pot avea o relevanță deosebită pentru evaluarea categoriei de acorduri menționate în secțiunea II din prezentele orientări.

1. Obligații de impunere a unei mărci unice

(i) *Evaluarea obligațiilor de impunere a unei mărci unice în cadrul regulamentelor de exceptare pe categorii*

26. În temeiul articolului 3 din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor coroborat cu articolul 5 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale, un furnizor de autovehicule și un distribuitor care au o cotă de piață pe piața relevantă care nu depășește 30 % pot conveni asupra unei obligații de impunere a unei mărci unice prin care distribuitorul este obligat să cumpere autovehicule numai de la furnizor sau de la alte firme desemnate de către furnizor, cu condiția ca durata unor astfel de obligații de neconcurență să fie limitată la cel mult cinci ani. Aceleași principii se aplică în cazul acordurilor dintre furnizori și prestatorii lor de servicii de reparație autorizați și/sau distribuitorii de piese de schimb. Prelungirea dincolo de termenul de cinci ani necesită consimțământul expres al ambelor părți și nu ar trebui să existe niciun obstacol care să împiedice distribuitorul să rezilieze efectiv obligația de neconcurență la sfârșitul perioadei de cinci ani. Obligațiile de neconcurență nu fac obiectul regulamentelor de exceptare pe categorii atunci când durata lor este nedeterminată sau depășește cinci ani, cu toate că, în aceste condiții, regulamentele de exceptare pe categorii ar continua să se aplice părții rămase din acordul vertical. Același lucru se aplică obligațiilor de neconcurență care sunt reînnoite în mod tacit după perioada de cinci ani. Obstacole, amenințări cu rezilierea sau indicații că impunerea unei mărci unice va fi din nou impusă înainte ca o perioadă suficientă de timp să se fi scurs pentru a permite fie distribuitorului, fie noului furnizor, să își amortizeze investițiile care nu se recuperează, ar reprezenta o reînnoire tacită a obligației respective de impunere a unei mărci unice.
27. În temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale, nu face obiectul exceptării orice obligație directă sau indirectă, prin care se impune membrilor unui sistem de distribuție selectivă să nu vândă mărcile anumitor furnizori concurenți. O atenție deosebită ar trebui acordată modului în care obligațiile de impunere a unei mărci unice sunt aplicate distribuitorilor multimarca existenți, pentru a se asigura faptul că obligațiile respective nu fac parte dintr-o strategie globală menită să elimine concurența unuia sau mai multor furnizori specifici, și în special a concurenților noi sau mai slabi. Acest tip de preocupare ar putea apărea în special dacă pragurile cotei de piață indicate la punctul 34 din prezentele orientări sunt depășite și dacă furnizorul care aplică acest tip de restricție are o poziție pe piața relevantă care îi permite să contribuie în mod semnificativ la efectul global de excludere⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁷⁾ Comunicarea Autorității AELS de Supraveghere privind acordurile de mai mică importanță care nu restricționează semnificativ concurența în temeiul articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE (*de minimis*), JO C 67, 20.3.2003, p. 20 și Suplimentul SEE la JO nr. 15, 20.3.2003, p. 11.

28. Obligațiile de neconcurență în acordurile verticale nu constituie restricții grave, însă, în funcție de condițiile de piață, pot avea totuși efecte negative care pot face ca acordurile să intre sub incidența articolului 53 alineatul (1) ⁽¹⁸⁾. Un asemenea efect dăunător poate apărea dacă se ridică bariere la intrarea sau dezvoltarea pe piață care exclud furnizorii concurenți și aduc prejudicii consumatorilor, în special prin creșterea prețurilor sau limitarea ofertei de produse, reducerea calității acestora sau reducerea gradului de inovare al produselor.
29. Cu toate acestea, obligațiile de neconcurență pot avea și efecte pozitive, care pot justifica aplicarea articolului 53 alineatul (3). Acestea pot contribui, în special, la depășirea unei probleme de „parazitism”, prin care un furnizor beneficiază de investițiile efectuate de un altul. De exemplu, un furnizor poate investi într-un sediu al distribuitorului, dar făcând acest lucru atrage clienți pentru o marcă concurentă care este și ea vândută în același sediu. Același lucru se aplică altor tipuri de investiții realizate de către furnizor care pot fi utilizate de către distribuitor pentru a vinde autovehiculele unor producători concurenți, cum ar fi investițiile în formare profesională.
30. Un alt efect pozitiv al obligațiilor de neconcurență în sectorul autovehiculelor se referă la consolidarea imaginii mărcii și reputației rețelei de distribuție. Astfel de restricții pot contribui la crearea și menținerea unei imagini a mărcii prin impunerea unui anumit grad de uniformitate și de standardizare a calității pentru distribuitori, contribuind astfel la creșterea atractivității acelei mărci pentru consumatorul final și la creșterea vânzărilor acesteia.
31. La articolul 1 litera (d) din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale obligația de neconcurență este definită ca:
- „(a) orice obligație directă ori indirectă prin care i se interzice cumpărătorului să producă, să cumpere, să vândă sau să revândă bunuri ori servicii care concurează cu bunurile sau serviciile contractuale; sau
- (b) orice obligație directă sau indirectă prin care i se impune cumpărătorului să cumpere de la furnizor sau de la altă întreprindere desemnată de furnizor peste 80 % din achizițiile sale totale anuale de bunuri sau servicii contractuale și de bunuri și servicii substituibile pe piața relevantă.”
32. Pe lângă mijloacele directe de a lega distribuitorul de marca (mărcile) proprie (proprie), un furnizor poate recurge și la mijloace indirecte care au același efect. În sectorul autovehiculelor, astfel de mijloace indirecte pot include standarde calitative special concepute pentru a descuraja distribuitorii să vândă produsele unor mărci concurente ⁽¹⁹⁾, prime condiționate de acordul distribuitorului de a vinde exclusiv o singură marcă, reduceri condiționate de atingerea unor obiective sau alte cerințe, precum obligația de a înființa o entitate juridică distinctă pentru marca concurentă sau obligația de a expune marca concurentă suplimentară într-un salon separat sau într-un amplasament geografic în care îndeplinirea unei astfel de cerințe nu ar fi viabilă economic (de exemplu, zone slab populate).
33. Exceptarea pe categorii prevăzută în Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale reglementează toate formele de obligații directe sau indirecte de neconcurență, în condițiile în care cotele de piață atât ale furnizorului, cât și ale distribuitorului acestuia nu depășesc 30 %, iar durata obligației de neconcurență nu depășește cinci ani. Cu toate acestea, chiar și în cazurile în care contractele individuale îndeplinesc aceste condiții, utilizarea obligațiilor de neconcurență poate conduce la efecte anticoncurențiale care nu sunt compensate de efectele lor pozitive. În industria autovehiculelor, astfel de efecte anticoncurențiale nete ar putea rezulta, în special, din efecte cumulative care duc la excluderea unor mărci concurente de pe piață.
34. Pentru distribuția de autovehicule la nivelul comerțului cu amănuntul, este puțin probabil ca o astfel de excludere de pe piață să apară pe piețele în care toți furnizorii au cote de piață sub 30 % și în care procentajul total al tuturor vânzărilor de autovehicule care fac obiectul unor obligații de impunere a unei mărci unice pe piața respectivă (și anume cota de piață legată totală) este sub 40 % ⁽²⁰⁾. Într-o

⁽¹⁸⁾ În ceea ce privește factorii relevanți care trebuie luați în considerare pentru a efectua evaluarea obligațiilor de neconcurență în temeiul articolului 53 alineatul (1), a se vedea secțiunea relevantă din Orientările generale privind acordurile verticale, în special punctele 129-150.

⁽¹⁹⁾ A se vedea cazurile BMW, IP/06/302 – 13.3.2006 și Opel 2006, IP/06/303 – 13.3.2006.

⁽²⁰⁾ A se vedea Orientările generale privind acordurile verticale, punctul 141.

situație în care există un furnizor care nu deține o poziție dominantă, cu o cotă de piață de peste 30 % din piața relevantă, în timp ce cotele de piață ale tuturor celorlalți furnizori sunt sub 30 %, apariția unor efecte anticoncurențiale cumulative este puțin probabilă, atât timp cât cota de piață legată totală nu depășește 30 %.

35. În cazul în care accesul la piața relevantă pentru vânzarea de autovehicule noi și concurența de pe aceasta sunt restricționate semnificativ prin efectul cumulativ al unor rețele paralele de acorduri verticale similare care conțin obligații de impunere a unei mărci unice, Autoritatea AELS de Supraveghere poate, în cazul în care aceasta este autoritatea de supraveghere competentă conform articolului 56 din Acordul privind SEE, să retragă beneficiul exceptării pe categorii în temeiul capitolului II articolul 29 din capitolul II din protocolul 4 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție. O decizie de retragere poate fi adresată în special acelor furnizori care contribuie într-un mod semnificativ la un efect cumulativ de excludere de pe piața relevantă. În cazul în care efectul respectiv apare pe o piață națională, autoritățile naționale în domeniul concurenței din statul membru al AELS respectiv pot, de asemenea, retrage beneficiul exceptării pe categorii cu privire la teritoriul în cauză.
36. În plus, în condițiile unor rețele paralele de acorduri care conțin restricții verticale similare care acoperă peste 50 % dintr-o piață dată, Autoritatea AELS de Supraveghere poate adopta o recomandare prin care se declară că exceptarea pe categorii este inaplicabilă pieței respective în ceea ce privește astfel de restricții ⁽²¹⁾. În special, o astfel de situație poate apărea dacă efecte cumulative care rezultă din utilizarea generalizată a obligațiilor de marcă unică duc la prejudicii pentru consumatori pe piața respectivă.
37. În ceea ce privește evaluarea obligațiilor minime de cumpărare calculate pe baza cerințelor totale anuale ale distribuitorului, poate fi justificat să se retragă beneficiul exceptării pe categorii în cazul în care apar efecte cumulative anticoncurențiale, chiar dacă furnizorul impune o obligație minimă de cumpărare care este sub limita de 80 % stabilită la articolul 1 litera (d) din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale. Părțile trebuie să analizeze dacă, în funcție de circumstanțele relevante de fapt, obligația distribuitorului de a garanta că un procentaj dat din achizițiile sale totale de autovehicule poartă marca furnizorului împiedică distribuitorul să preia una sau mai multe mărci concurente suplimentare. Din această perspectivă, chiar și o cerință minimă de cumpărare stabilită sub nivelul de 80 % din achizițiile totale anuale ar echivala cu o obligație de marcă unică în cazul în care obligă un distribuitor care dorește să opteze pentru o nouă marcă, la alegerea sa, de la un producător concurent, să achiziționeze un număr atât de mare de autovehicule din marca pe care o vinde în prezent încât activitatea distribuitorului devine nesustenabilă economic ⁽²²⁾. O astfel de obligație minimă de cumpărare va echivala, de asemenea, cu o obligație de impunere a unei mărci unice dacă forțează un furnizor concurent să își împartă volumul estimativ de vânzări într-un anumit teritoriu între mai mulți distribuitori, ceea ce duce la duplicarea investițiilor și la o fragmentare a prezenței în ceea ce privește vânzările.
- (ii) *Evaluarea obligațiilor de impunere a unei mărci unice care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentelor de exceptare pe categorii*
38. Părțile pot fi, de asemenea, invitate să evalueze compatibilitatea cu regulile de concurență a obligațiilor de impunere a unei mărci unice în ceea ce privește acordurile care nu întrunesc condițiile pentru exceptarea pe categorii deoarece cotele de piață ale părților depășesc 30 % sau durata acordului depășește cinci ani. Astfel de acorduri, prin urmare, vor face obiectul unei analize individuale, pentru a verifica dacă acestea intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) și, în caz afirmativ, dacă se poate demonstra că o creștere a eficienței compensează toate efectele anticoncurențiale posibile. În acest caz, acestea pot beneficia de excepția prevăzută la articolul 53 alineatul (3). Pentru evaluarea într-un caz individual, se aplică principiile generale stabilite în secțiunea VI.2.1 din Orientările generale privind restricțiile verticale.
39. În special, acordurile încheiate între un producător de autovehicule sau importatorul său, pe de o parte, și distribuitori de piese de schimb și/sau prestatori de servicii de reparație autorizați, pe de altă parte, nu vor intra sub incidența regulamentelor de exceptare pe categorii atunci când cotele de piață ale părților depășesc pragul de 30 %, ceea ce este foarte probabil să fie cazul pentru cele mai multe dintre aceste acorduri. Obligațiile de impunere a unei mărci unice care vor trebui evaluate în astfel de situații includ

⁽²¹⁾ Acest lucru rezultă din dispozițiile articolului 6 din actul menționat la punctul 4b din anexa XIV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 461/2010 al Comisiei din 27 mai 2010], adaptat în scopul Acordului privind SEE.

⁽²²⁾ De exemplu, dacă un dealer achiziționează 100 de mașini marca A într-un an pentru a răspunde cererii și dorește să cumpere 100 de mașini marca B, o obligație de achiziționare de minimum 80 % în ceea ce privește marca A ar însemna faptul că în anul următor dealerul ar trebui să cumpere 160 de mașini marca A. Având în vedere că este probabil ca ratele de penetrare să fie relativ stabile, aceasta ar însemna că dealerul va rămâne cu un stoc mare de mașini marca A nevândute. Prin urmare, ar fi forțat să își reducă în mod dramatic achizițiile de mașini marca B pentru a evita o astfel de situație. În funcție de circumstanțele specifice ale cazului, o astfel de practică poate fi considerată ca o obligație de impunere a unei mărci unice.

toate tipurile de restricții care limitează în mod direct sau indirect posibilitatea ca distribuitorii sau prestatorii de servicii de reparație autorizați să obțină de la terțe părți piese de schimb de origine sau de calitate echivalentă. Cu toate acestea, o obligație a unui reparator autorizat de a folosi piese de schimb de origine furnizate de producătorul de autovehicule pentru reparații efectuate în garanție, service gratuit și rechemarea în service nu ar fi considerată ca fiind o obligație de impunere a unei mărci unice, ci mai degrabă ca o cerință care se justifică în mod obiectiv.

40. De asemenea, va fi necesară evaluarea în mod individual a obligațiilor de impunere a unei mărci unice în acorduri pentru distribuția de autovehicule noi atunci când durata acestora depășește cinci ani sau/și când cota de piață a furnizorului depășește 30 %, ceea ce poate fi cazul pentru anumiți furnizori în unele state din SEE. În astfel de situații, părțile ar trebui să aibă în vedere nu numai cota de piață a furnizorului și a cumpărătorului, ci și cota de piață legată totală, ținând seama de pragurile indicate la punctul 34. Peste aceste praguri, cazurile individuale vor fi evaluate în conformitate cu principiile generale stabilite în secțiunea VI.2.1 din Orientările generale privind acordurile verticale.
41. În afara sferei de aplicare a regulamentelor de exceptare pe categorii, în evaluarea obligațiilor minime de cumpărare, calculate pe baza cerințelor totale anuale ale distribuitorului, se va ține seama de toate circumstanțele relevante de fapt. În special, o obligație minimă de cumpărare stabilită sub nivelul de 80 % din achizițiile totale anuale va echivala cu o obligație de impunere a unei mărci unice, dacă are ca efect împiedicarea distribuitorilor să comercializeze una sau mai multe mărci concurente suplimentare.

2. Distribuția selectivă

42. Distribuția selectivă este în prezent principala formă de distribuție în sectorul autovehiculelor. Utilizarea sa este larg răspândită în distribuția de autovehicule, precum și pentru reparații, întreținere și distribuția de piese de schimb.
43. În distribuția selectivă pur calitativă, distribuitorii și prestatorii de servicii de reparație sunt selectați numai pe baza unor criterii obiective impuse de natura produsului sau a serviciului, cum ar fi competențele tehnice ale personalului de vânzări, dispunerea spațiului de vânzare, tehnicile de vânzare și tipul de servicii comerciale care vor fi furnizate de către distribuitor ⁽²³⁾. Aplicarea unor astfel de criterii nu impune o limită directă asupra numărului de distribuitori sau de prestatori de servicii de reparație admiși în rețeaua furnizorului. Se consideră, în general, că distribuția selectivă pur calitativă nu intră în sfera de aplicare a articolului 53 alineatul (1), pe considerentul că nu produce efecte anticoncurențiale, sub rezerva îndeplinirii a trei condiții. În primul rând, natura produsului în cauză trebuie să necesite utilizarea unui sistem de distribuție selectivă, în sensul că un astfel de sistem trebuie să constituie o cerință legitimă, având în vedere natura produsului în cauză, pentru a-i conserva calitatea și a-i asigura o utilizare corespunzătoare. În al doilea rând, distribuitorii sau prestatorii de servicii de reparație trebuie să fie aleși pe baza unor criterii obiective de natură calitativă, prevăzute în mod uniform pentru toți revânzătorii potențiali și aplicate într-un mod nediscriminatoriu. În al treilea rând, criteriile prevăzute nu trebuie să depășească nivelul necesar.
44. În timp ce distribuția selectivă calitativă implică selecția distribuitorilor sau prestatorilor de servicii de reparație numai pe baza unor criterii obiective impuse de natura produsului sau a serviciului, selecția cantitativă adaugă criterii de selecție suplimentare care limitează mai direct numărul potențial de distribuitori sau prestatori de servicii de reparație, fie stabilind direct numărul acestora, fie, de exemplu, stipulând un nivel minim al vânzărilor. În general, rețelele bazate pe criterii cantitative sunt considerate mai restrictive decât cele bazate numai pe selecția calitativă și, în consecință, sunt mai susceptibile de a intra sub incidența articolului 53 alineatul (1).
45. În cazul în care acordurile de distribuție selectivă intră sub incidența articolului 53 alineatul (1), părțile vor trebui să evalueze dacă acordurile lor pot beneficia de excepțiile pe categorii sau, individual, de excepția de la articolul 53 alineatul (3).

⁽²³⁾ Cu toate acestea, trebuie reamintit că, în conformitate cu jurisprudența consacrată a instanțelor europene, sistemele de distribuție selectivă pur calitativă pot totuși restricționa concurența în cazul în care existența unui anumit număr de astfel de sisteme nu lasă loc altor forme de distribuție bazate pe un mod diferit de a concura. Această situație nu va apărea, în general, pe piețele de vânzare a autovehiculelor noi, în care leasingul și alte acorduri similare constituie o alternativă valabilă la cumpărarea imediată a unui autovehicul, nici pe piețele de reparații și întreținere, atâta timp cât prestatorii de servicii de reparație independenți oferă consumatorilor o posibilitate alternativă de întreținere a autovehiculelor lor. A se vedea, de exemplu, cauza T-88/92, *Groupeement d'achat Édouard Leclerc/Comisia*, Rec., 1996, p. II-1961.

(i) *Evaluarea distribuției selective în temeiul regulamentelor de exceptare pe categorii*

46. Regulamentele de exceptare pe categorii exceptează acordurile de distribuție selectivă, indiferent de utilizarea unor criterii de selecție cantitative sau pur calitative, atât timp cât cotele de piață ale părților nu depășesc 30 %. Totuși, această exceptare se aplică numai atunci când acordurile nu conțin niciuna dintre restricțiile grave prevăzute la articolul 4 din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale și la articolul 5 din Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor, precum și niciuna dintre restricțiile excluse descrise la articolul 5 din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale.
47. Trei dintre restricțiile grave din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale se referă în mod specific la distribuția selectivă. Articolul 4 litera (b) descrie drept gravă restricționarea teritoriului în care, sau a clienților către care, un cumpărător poate vinde bunurile sau serviciile contractuale, cu excepția restricționării vânzărilor de către membrii unui sistem de distribuție selectivă către distribuitori neautorizați pe piețele pe care funcționează un astfel de sistem. Articolul 4 litera (c) descrie drept grave acordurile care restricționează vânzările active sau pasive către utilizatorii finali de către membrii unui sistem de distribuție selectivă care funcționează la nivelul comerțului cu amănuntul, fără a aduce atingere posibilității de a interzice unui membru al sistemului să își desfășoare activitățile dintr-un sediu neautorizat, în timp ce articolul 4 litera (d) se referă la restrângerea livrărilor încrucișate între distribuitori în cadrul unui sistem de distribuție selectivă, inclusiv între distribuitori care funcționează la niveluri de comercializare diferite. Aceste trei restricții grave au o importanță deosebită pentru distribuția de autovehicule.
48. Piața internă a permis consumatorilor să cumpere autovehicule în alte state din SEE și să profite de diferențele de prețuri dintre acestea, iar Autoritatea AELS de Supraveghere consideră că protejarea comerțului paralel în acest sector este un obiectiv de concurență important. Capacitatea consumatorului de a cumpăra bunuri în alte state membre ale AELS este deosebit de importantă în ceea ce privește autovehiculele, având în vedere valoarea mare a bunurilor și beneficiile directe pentru consumatori, sub forma prețurilor mai mici, la cumpărarea unor autovehicule în alte state din SEE. Prin urmare, Autoritatea AELS de Supraveghere este preocupată de faptul că acordurile de distribuție nu ar trebui să impună restricții asupra comerțului paralel, deoarece nu se poate aștepta ca acest fapt să îndeplinească condițiile prevăzute la articolul 53 alineatul (3) ⁽²⁴⁾.
49. Comisia a inițiat mai multe proceduri împotriva producătorilor de autovehicule care obstrucționau acest comerț, iar deciziile sale au fost confirmate într-o mare măsură de către instanțele europene ⁽²⁵⁾. Această experiență arată că restricțiile privind comerțul paralel pot lua diverse forme. De exemplu, un furnizor poate exercita presiuni asupra distribuitorilor, îi poate amenința cu rezilierea contractului, poate refuza plata unor prime, poate refuza onorarea garanțiilor pentru autovehiculele importate de către un consumator sau livrate încrucișat între distribuitori stabiliți în diferite state din SEE, ori îl poate face pe distribuitor să aștepte un timp mult mai îndelungat pentru livrarea unui autovehicul identic, în cazul în care consumatorul în cauză este rezident într-un alt stat din SEE.
50. Un exemplu special de restricții indirecte privind comerțul paralel apare atunci când un distribuitor nu are posibilitatea de a obține autovehicule noi cu specificațiile corespunzătoare necesare pentru vânzări transfrontaliere. În aceste circumstanțe specifice, beneficiul exceptării pe categorii poate depinde de oferirea de către furnizor distribuitorilor săi de autovehicule cu specificații identice cu cele vândute în alte state din SEE în vederea vânzării către consumatorii din acele țări (așa-numita „clauză de disponibilitate”) ⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Ideea că restricțiile comerciale transfrontaliere ar putea dăuna consumatorilor a fost confirmată de instanțele europene în cauza C-551/03 P, General Motors, Rec., 2006, p. 1-3173, punctele 67 și 68; cauza C-338/00 P, Volkswagen/Comisia, Rec., 2003, p. I-9189, punctele 44 și 49, precum și cauza T-450/05, Peugeot/Comisia, Rep., 2009, p. II-2533, punctele 46-49.

⁽²⁵⁾ Decizia 98/273/CE a Comisiei din 28 ianuarie 1998 în cazul IV/35.733 – VW, Decizia 2001/146/CE a Comisiei din 20 septembrie 2000 în cazul COMP/36.653 – Opel, JO L 59, 28.2.2001, p. 1, Decizia 2002/758/CE a Comisiei din 10 octombrie 2001 în cazul COMP/36.264 – Mercedes-Benz, JO L 257, 25.9.2002, p. 1, Decizia 2006/431/CE a Comisiei din 5 octombrie 2005 în cazurile F-2/36.623/36.820/37.275 – SEP și alții/Peugeot SA.

⁽²⁶⁾ Cauzele conexate 25 și 26/84 Ford – Werke AG și Ford Europe Inc./Comisia Comunităților Europene, Rec., 1985, p. 2725.

51. În scopul punerii în aplicare a regulamentelor de exceptare pe categorii și, în special, în ceea ce privește aplicarea articolului 4 litera (c) din Regulamentul general de exceptare pe categorii aplicabil acordurilor verticale, noțiunea de „utilizatori finali” include societățile de leasing. Acest lucru înseamnă, în special, că distribuitorii din cadrul sistemelor de distribuție selectivă nu pot fi împiedicați să vândă autovehicule noi societăților de leasing pe care le aleg. Cu toate acestea, un furnizor care utilizează distribuția selectivă îi poate împiedica pe distribuitorii săi să vândă autovehicule noi unor societăți de leasing atunci când există un risc verificabil ca aceste societăți să le revândă în stare nouă. Prin urmare, un furnizor poate impune ca un dealer să controleze, înainte de a vinde unei anumite societăți, condițiile generale de leasing aplicate, astfel încât să verifice faptul că societatea respectivă este, într-adevăr, o societate de leasing și nu un revânzător neautorizat. Cu toate acestea, o obligație a unui dealer de a prezenta furnizorului său copii ale fiecărui contract de leasing înainte ca dealerul să vândă un autovehicul unei societăți de leasing, ar putea echivala cu o restricție indirectă privind vânzările.
52. Noțiunea de „utilizatori finali” include și consumatori care cumpără printr-un intermediar. Un intermediar este o persoană sau o întreprindere care achiziționează un autovehicul nou, în numele unui anumit consumator, fără a fi un membru al rețelei de distribuție. Acei operatori joacă un rol important în sectorul autovehiculelor, în special prin facilitarea cumpărărilor de autovehicule efectuate de consumatori în alte state din SEE. Dovada statutului de intermediar ar trebui, de regulă, să fie stabilită printr-un mandat valabil care să includă numele și adresa consumatorului obținute anterior tranzacției. Folosirea internetului ca un mijloc de a atrage consumatori pentru o gamă dată de autovehicule și de a colecta mandate electronice de la aceștia nu afectează statutul de intermediar. Trebuie făcută o distincție între intermediari și revânzătorii independenți, care achiziționează autovehiculele în vederea revânzării și nu acționează în numele unor anumiți consumatori. Revânzătorii independenți nu trebuie să fie considerați ca utilizatori finali în scopul regulamentelor de exceptare pe categorii.
- (ii) *Evaluarea distribuției selective în afara domeniului de aplicare a regulamentelor de exceptare pe categorii*
53. Astfel cum se explică la punctul 175 din Orientările generale privind acordurile verticale, riscurile posibile pentru concurență provocate de distribuția selectivă sunt o reducere a concurenței în cadrul aceleiași mărci și, în special, în caz de efect cumulativ, excluderea unui (unor) anumit(e) tip(uri) de distribuitori și facilitarea coluziunii între furnizori sau cumpărători.
54. Pentru a evalua eventualele efecte anticoncurențiale ale distribuției selective în temeiul articolului 53 alineatul (1), trebuie să se facă distincția între distribuția selectivă pur calitativă și distribuția selectivă cantitativă. Așa cum s-a menționat anterior la punctul 43, distribuția selectivă calitativă nu intră, în mod normal, în domeniul de aplicare al articolului 53 alineatul (1).
55. Faptul că o rețea de acorduri nu beneficiază de exceptarea pe categorii deoarece cota de piață a uneia sau mai multor părți este peste pragul de 30 % specificat pentru exceptare nu înseamnă că astfel de acorduri sunt ilegale. În schimb, părțile la aceste acorduri trebuie să le supună unei analize individuale, pentru a verifica dacă acestea intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) și, în caz afirmativ, dacă pot beneficia totuși de excepția prevăzută la articolul 53 alineatul (3).
56. În ceea ce privește caracteristicile distribuției de autovehicule noi, distribuția selectivă cantitativă va îndeplini, în general, condițiile prevăzute la articolul 53 alineatul (3) în cazul în care cotele de piață ale părților nu depășesc 40 %. Cu toate acestea, părțile la astfel de acorduri ar trebui să aibă în vedere faptul că prezența unor standarde de selecție speciale ar putea avea un efect asupra îndeplinirii sau neîndeplinirii de către acordurile lor a condițiilor prevăzute la articolul 53 alineatul (3). De exemplu, deși utilizarea clauzelor de amplasare în acordurile de distribuție selectivă pentru autovehicule noi, adică acorduri care conțin o interdicție pentru un membru al unui sistem de distribuție selectivă de a își desfășura activitățile dintr-un sediu neautorizat, va aduce, în general, beneficii în ceea ce privește eficiența, sub forma unei logistici mai eficiente și mai previzibile de acoperire a rețelei, respectivele beneficii pot fi contrabalansate de dezavantaje în cazul în care cota de piață a furnizorului este foarte ridicată, și, în aceste condiții, asemenea clauze ar putea să nu fie în măsură să beneficieze de excepția prevăzută la articolul 53 alineatul (3).

57. Evaluarea individuală a distribuției selective pentru prestatorii de servicii de reparație autorizată ridică, de asemenea, probleme specifice. În măsura în care există o piață ⁽²⁷⁾ pentru serviciile de reparație și întreținere care este separată de cea pentru vânzarea de autovehicule noi, aceasta este considerată ca specifică unei mărci. Pe piața respectivă, principala sursă de concurență provine din interacțiunea concurențială între prestatori de servicii de reparație independenți și prestatori de servicii de reparație autorizată ai mărcii respective.
58. Prestatorii de servicii de reparație independenți, în special, asigură o presiune concurențială vitală, deoarece modelele lor de afaceri și costurile lor de exploatare aferente sunt diferite de cele din rețelele autorizate. Mai mult, spre deosebire de prestatorii de servicii de reparație autorizată, care utilizează în mare măsură piese de schimb care poartă marca producătorului de autovehicule, garajele independente recurg mai mult, în general, la alte mărci, permițând astfel unui proprietar de autovehicul să aleagă între piese de schimb concurente. În plus, având în vedere că marea majoritate a reparațiilor de autovehicule noi sunt, în prezent, efectuate în ateliere autorizate de reparații, este important ca această concurență între prestatorii de servicii de reparație autorizată să rămână efectivă, acest lucru fiind posibil doar dacă accesul la rețele rămâne deschis pentru concurenții noi.
59. Noul cadru juridic facilitează protejarea, de către Autoritatea AELS de Supraveghere și de către autoritățile naționale în domeniul concurenței, a concurenței între garajele independente și prestatorii de servicii de reparație autorizată, precum și între membrii fiecărei rețele de prestatori de servicii de reparație autorizată. În special, reducerea pragului cotei de piață pentru exceptarea distribuției selective calitative, de la 100 % la 30 %, lărgeste sfera de intervenție a autorităților în domeniul concurenței.
60. La evaluarea impactului acordurilor verticale asupra concurenței pe piețele serviciilor post vânzare pentru autovehicule, părțile ar trebui, prin urmare, să cunoască hotărârea Autorității AELS de Supraveghere de a păstra concurența atât între membrii rețelelor de reparații autorizate, cât și între acești membri și prestatorii de servicii de reparație independenți. În acest scop, trei tipuri de comportamente specifice trebuie să primească o atenție deosebită, deoarece pot restricționa concurența fie prin împiedicarea accesului prestatorilor de servicii de reparație independenți la informații tehnice, fie prin abuzuri privind garanția juridică și/sau garanțiile extinse astfel încât să fie excluși prestatorii de servicii de reparație independenți, fie prin condiționarea accesului la rețelele de reparații autorizate de unele criterii necalitative.
61. Cu toate că următoarele trei subsecțiuni se referă în mod specific la distribuția selectivă, aceleași efecte anticoncurențiale de excludere ar putea decurge și din alte tipuri de acorduri verticale care limitează, în mod direct sau indirect, numărul de parteneri care realizează activități de service legați prin contract de un producător de autovehicule.

Accesul operatorilor independenți la informații tehnice

62. Deși distribuția selectivă pur calitativă este, în general, considerată ca neintrând sub incidența articolului 53 alineatul (1) din cauza lipsei de efecte anticoncurențiale ⁽²⁸⁾, acordurile de distribuție selectivă calitativă încheiate cu prestatorii de servicii de reparație autorizată și/sau distribuitorii de piese pot intra sub incidența articolului 53 alineatul (1) în cazul în care, în cadrul acestor acorduri, una dintre părți acționează într-un mod care exclude operatorii independenți de pe piață, de exemplu, neacordându-le acces la informații tehnice privind reparațiile și pentru întreținerea. În acel context, noțiunea de operatori independenți include prestatori de servicii de reparație independenți, producători și distribuitori de piese de schimb, fabricanți de echipamente sau de instrumente de reparații, editori de

⁽²⁷⁾ În unele situații, poate fi definită o piață a sistemului care include atât autovehicule, cât și piese de schimb, având în vedere, *inter alia*, durata de viață a autovehiculului, precum și preferințele și comportamentul de cumpărare al utilizatorilor. A se vedea Comunicarea Autorității AELS de Supraveghere privind definirea pieței relevante în sensul dreptului concurenței în Spațiul Economic European, JO L 200, 16.7.1998, p. 46 și suplimentul SEE la JO nr. 28, 16.7.1998, p. 3, punctul 56. Un factor important este acela dacă un procentaj important dintre cumpărători fac o alegere ținând seama sau nu de costurile pe durata de viață a autovehiculului. De exemplu, comportamentul de cumpărare poate varia în mod semnificativ între cumpărătorii de camioane care achiziționează și exploatează o flotă de autovehicule și care țin seama de costurile de întreținere în momentul achiziționării autovehiculului și cumpărătorii de autovehicule proprii. Un alt factor relevant este existența și poziția relativă a furnizorilor de piese, a prestatorilor de servicii de reparație și/sau distribuitorilor de piese care operează pe piața serviciilor post vânzare independent de producătorii de autovehicule. În majoritatea cazurilor, este foarte probabil să existe o piață separată a serviciilor post vânzare, specifică unei mărci, în special deoarece majoritatea cumpărătorilor sunt persoane fizice sau IMM-uri care cumpără autovehicule și servicii post vânzare separat și nu au acces sistematic la date care să le permită să evalueze în avans costurile totale pe care le implică deținerea autovehiculului.

⁽²⁸⁾ După cum se arată la punctul 54 anterior, acesta va fi cazul, în general, pe piețele de reparații și întreținere, atâta timp cât prestatorii de servicii de reparație independenți oferă consumatorilor o posibilitate alternativă de întreținere a autovehiculelor lor.

informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență tehnică rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și testare și operatori care oferă cursuri de formare pentru prestatori de servicii de reparație.

63. Furnizorii oferă prestatorilor lor de servicii de reparație autorizați toate informațiile tehnice privind reparațiile și întreținerea de care aceștia au nevoie pentru a efectua lucrări de reparații și întreținere la autovehiculele mărcilor în cauză, și sunt adesea singurele societăți în măsură să furnizeze prestatorilor de servicii de reparație toate informațiile tehnice de care au nevoie cu privire la mărcile în cauză. În astfel de circumstanțe, în cazul în care furnizorul nu acordă operatorilor independenți un acces adecvat la informațiile tehnice pentru reparații și pentru întreținere specifice mărcii, posibilele efecte negative care decurg din acordurile sale cu prestatori de servicii de reparație autorizați și/sau distribuitorii de piese ar putea fi accentuate, iar acordul ar putea intra sub incidența articolului 53 alineatul (1).
64. De asemenea, lipsa de acces la informațiile tehnice necesare ar putea cauza un declin al poziției operatorilor independenți pe piață, ceea ce duce la prejudicii pentru consumatori, sub forma unei reduceri semnificative a diversității pieselor de schimb disponibile, a unor prețuri mai mari pentru servicii de reparații și întreținere, a unei reduceri a diversității atelierelor de reparații, precum și a unor eventuale probleme de siguranță. În acele condiții, creșterile în ceea ce privește eficiența care ar putea rezulta, în mod normal, din acordurile de reparații și distribuție de piese autorizate nu ar fi în măsură să compenseze aceste efecte anticoncurențiale, iar acordurile în cauză nu ar reuși, prin urmare, să îndeplinească condițiile prevăzute la articolul 53 alineatul (3).
65. Actul menționat la punctul 1 din anexa II la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 ⁽²⁹⁾] privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, precum și actul menționat la punctul 45zt din anexa II la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁰⁾] privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, prevăd un sistem de diseminare a informațiilor privind repararea și întreținerea autovehiculelor de pasageri comercializate pe piață începând cu 1 septembrie 2009. Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor ⁽³¹⁾ și măsurile de punere în aplicare ulterioare prevăd un astfel de sistem în ceea ce privește autovehiculele comerciale introduse pe piață începând cu 1 ianuarie 2013. Autoritatea AELS de Supraveghere va ține seama de actele respective la evaluarea cazurilor în care suspectează refuzarea accesului la informații tehnice pentru reparații și întreținere privind autovehiculele comercializate înainte de aceste date. Atunci când se analizează dacă faptul că s-a refuzat accesul la o anumită informație poate face ca acordurile în cauză să intre sub incidența articolului 53 alineatul (1), ar trebui luați în considerare mai mulți factori, printre care:
- (a) dacă informația în cauză este o informație tehnică ori o informație de alt tip, cum ar fi o informație comercială ⁽³²⁾, refuzarea accesului la aceasta fiind legitimă;
 - (b) dacă refuzarea accesului la informațiile tehnice respective va avea un impact semnificativ asupra capacității operatorilor independenți de a își îndeplini sarcinile și dacă va exercita o constrângere concurențială pe piață;
 - (c) dacă informația tehnică respectivă este pusă la dispoziția membrilor rețelei relevante de reparații autorizate; în cazul în care este pusă la dispoziția rețelei autorizate sub orice formă, ar trebui, de asemenea, să fie pusă la dispoziția operatorilor independenți, în mod nediscriminatoriu;

⁽²⁹⁾ JO L 171, 29.6.2007, p. 1, încorporat în punctul 1 din anexa II la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 4/2008 (JO L 154, 12.6.2008, p. 7 și Suplimentul SEE nr. 33, 12.6.2008, p. 6).

⁽³⁰⁾ JO L 199, 28.7.2008, p. 1, încorporat în punctul 45zt din anexa II la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 43/2009 (JO L 162, 25.6.2009, p. 20 și Suplimentul SEE nr. 33, 25.6.2009, p. 5).

⁽³¹⁾ JO L 188, 18.7.2009, p. 1 (nu a fost încă încorporat în Acordul privind SEE).

⁽³²⁾ Informațiile comerciale pot fi considerate drept informații care sunt folosite pentru desfășurarea unei activități de reparații și de întreținere, dar care nu sunt necesare pentru repararea sau întreținerea autovehiculelor. Exemplele includ programe informatice de facturare sau informații privind tarifele orare practicate în cadrul rețelei autorizate.

- (d) dacă informațiile tehnice în cauză vor fi, în cele din urmă⁽³³⁾, folosite pentru repararea și întreținerea autovehiculelor, ori dacă e mai probabil că vor fi folosite în alt scop⁽³⁴⁾, cum ar fi fabricarea de piese de schimb sau de instrumente.
66. Progresul tehnologic determină caracterul fluctuant al noțiunii de informație tehnică. În mod curent, exemple specifice de informații tehnice includ programele informatice, codurile de eroare și alți parametri, împreună cu actualizările aferente, care sunt necesare la efectuarea de intervenții asupra unităților de comandă electronice, pentru a introduce sau a recupera setările recomandate de către furnizor, numerele sau oricare alte metode de identificare a autovehiculului, cataloagele cu piese de schimb, procedurile de reparații și întreținere, soluțiile practice rezultate din experiența practică și din cea legată de probleme specifice unui anumit model sau unei anumite serii, precum și avizele de rechemare de pe piață sau alte avize ce identifică anumite reparații care pot fi efectuate gratuit în cadrul rețelei de reparații autorizate. Codul piesei de schimb și oricare alte informații necesare pentru identificarea corectă a piesei de schimb care poartă marca producătorului de autovehicule pentru a se monta pe un anumit autovehicul (și anume piesa pe care, în general, producătorul mașinii ar furniza-o membrilor rețelelor de prestatori de servicii de reparație autorizați pentru repararea autovehiculului în cauză) constituie, de asemenea, informații tehnice⁽³⁵⁾. Lista elementelor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) din actul menționat la punctul 1 din anexa II la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 715/2007] și în Regulamentul (CE) nr. 595/2009, neîncorporat încă în Acordul privind SEE, ar trebui, de asemenea, să fie folosită ca îndrumar cu privire la acele informații pe care Autoritatea AELS de Supraveghere le consideră informații tehnice în scopul aplicării articolului 53.
67. Modul în care informațiile tehnice sunt furnizate este, de asemenea, important pentru evaluarea compatibilității acordurilor de reparații autorizate cu articolul 53. Accesul ar trebui să fie acordat la cerere și fără întârziere nejustificată, informațiile ar trebui furnizate într-o formă utilizabilă, iar prețul perceput nu ar trebui să descurajeze accesul la acestea prin faptul că nu ia în considerare măsura în care operatorul independent folosește informațiile. Unui furnizor de autovehicule ar trebui să i se ceară să acorde operatorilor independenți acces la informații tehnice privind noile autovehicule în același timp cu prestatorii de servicii de reparație autorizați, iar furnizorul în cauză nu ar trebui să oblige operatorii independenți să achiziționeze mai mult decât informațiile necesare pentru a efectua lucrarea în cauză. Articolul 53 nu obligă, totuși, un furnizor să ofere informații tehnice într-un format standardizat sau printr-un sistem tehnic definit, precum standardul CEN/ISO și formatul OASIS, astfel cum se prevede în actul menționat la punctul 1 din anexa II la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 715/2007] și în Regulamentul (CE) nr. 295/2009 al Comisiei din 18 martie 2009 privind clasificarea anumitor mărfuri în Nomenclatura combinată⁽³⁶⁾ și în norme similare de clasificare.
68. Considerentele de mai sus se aplică, de asemenea, disponibilității instrumentelor și formării pentru operatorii independenți. În acest context, „instrumentele” includ instrumente electronice de diagnostic și alte instrumente de reparații, împreună cu programele informatice aferente, inclusiv actualizările periodice ale acestora, precum și servicii post vânzare pentru astfel de instrumente.

Abuzul de garanții

69. Acordurile de distribuție calitativă selectivă pot, de asemenea, intra sub incidența articolului 53 alineatul (1) în cazul în care furnizorul și membrii rețelei sale autorizate rezervă membrilor rețelei autorizate, în mod explicit sau implicit, unele reparații, la anumite categorii de autovehicule. Acest lucru s-ar putea întâmpla, de exemplu, dacă garanția producătorului față de cumpărător, legală sau extinsă, este condiționată de obligația ca utilizatorul final să efectueze lucrările de reparații și întreținere care nu sunt acoperite de garanție numai în cadrul rețelelor de reparații autorizate. Același lucru se aplică în cazul condițiilor de garanție care impun utilizarea mărcii de piese de schimb a producătorului în ceea ce privește înlocuirile care nu fac obiectul condițiilor garanției. De asemenea, pare îndeolnic ca acordurile de distribuție selectivă care conțin astfel de practici să poată aduce avantaje pentru consumatori în așa fel încât să permită acordurilor în cauză să beneficieze de excepția prevăzută la articolul 53 alineatul (3). Cu toate acestea, dacă un furnizor refuză în mod legitim să onoreze o cerere de aplicare a unei clauze din garanție pe motiv că situația care a dus la cererea respectivă are drept cauză faptul că un prestator

⁽³³⁾ Cum ar fi informațiile furnizate editorilor pentru redistribuire către prestatorii de servicii de reparație a autovehiculelor.

⁽³⁴⁾ Informațiile utilizate pentru montarea unei piese de schimb sau pentru folosirea unui instrument pe un autovehicul ar trebui să fie considerate ca fiind utilizate pentru reparații și întreținere, în timp ce informațiile cu privire la proiectare, procesul de producție sau materialele utilizate pentru fabricarea unei piese de schimb nu ar trebui să fie considerate ca încadrându-se în această categorie, și, prin urmare, accesul la acestea poate fi refuzat.

⁽³⁵⁾ Operatorul independent nu ar trebui să fie nevoit să achiziționeze piesa de schimb respectivă pentru a obține aceste informații.

⁽³⁶⁾ JO L 95, 9.4.2009, p. 7 – Fără relevanță pentru SEE.

de servicii de reparație nu a efectuat corect o anumită operație de reparație sau de întreținere sau faptul că s-au utilizat piese de schimb de proastă calitate, acest lucru nu va avea nicio influență asupra compatibilității acordurilor de reparații ale furnizorului cu regulile de concurență.

Accesul la rețelele prestatorilor de servicii de reparație autorizați

70. Concurența între prestatorii de servicii de reparație autorizați și cei independenți nu este singura formă de concurență care trebuie să fie luată în considerare atunci când se analizează compatibilitatea cu articolul 53 a acordurilor de reparații autorizate. Părțile ar trebui să evalueze, de asemenea, măsura în care prestatorii de servicii de reparație autorizați din cadrul rețelei relevante sunt capabili să concureze între ei. Unul dintre principalii factori care stimulează această concurență privește condițiile de acces la rețea stabilite în cadrul acordurilor standard privind prestatorii de servicii de reparații autorizați. Având în vedere poziția pe piață, în general puternică, a rețelelor de prestatori de servicii de reparație autorizați, importanța lor specială pentru proprietarii de autovehicule mai noi, precum și faptul că, în general, consumatorii nu sunt dispuși să parcurgă distanțe mari pentru a își repara autovehiculele, Autoritatea AELS de Supraveghere consideră că este important ca accesul la rețelele de reparații autorizate să rămână, în general, deschis tuturor întreprinderilor care îndeplinesc criteriile de calitate definite. Prin selecția cantitativă a solicitanților este posibil ca acordul să intre sub incidența articolul 53 alineatul (1).
71. Un caz particular apare atunci când acordurile obligă prestatorii de servicii de reparație autorizați să vândă și autovehicule noi. Este foarte probabil ca astfel de acorduri să intre sub incidența articolului 53 alineatul (1), întrucât obligația în cauză nu este impusă de natura serviciilor contractuale. În plus, pentru o marcă deja consacrată, acordurile care conțin o astfel de obligație nu ar trebui să poată beneficia, în mod normal, de excepția prevăzută la articolul 53 alineatul (3), deoarece impactul ar fi restricționarea severă a accesului la rețeaua autorizată de reparații, reducând astfel concurența, fără a aduce avantaje corespunzătoare pentru consumatori. Cu toate acestea, în anumite cazuri, un furnizor care dorește să lanseze o marcă pe o anumită piață geografică ar putea constata inițial că este dificil să atragă distribuitori dispuși să efectueze investițiile necesare, cu excepția cazului în care aceștia ar fi siguri că nu se vor confrunta cu concurența unor prestatori de servicii de reparație autorizați „autonomi” care ar putea încerca să profite de pe urma acestor investiții inițiale. În aceste condiții, corelarea contractuală a celor două activități pentru o perioadă limitată de timp ar avea un efect de stimulare a concurenței pe piața vânzărilor de autovehicule, permițând lansarea unei noi mărci, și nu ar avea nici un efect asupra potențialei piețe de reparații specifică mărcii, care nu ar exista, de altfel, în cazul în care autovehiculele nu ar putea fi vândute. Prin urmare, este puțin probabil ca acordurile în cauză să intre sub incidența articolului 53 alineatul (1).
-

Informații comunicate de statele AELS privind ajutoarele de stat acordate în temeiul actului la care se face referire la punctul 1 litera (j) din anexa XV la Acordul privind SEE [Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare)]

(2012/C 307/04)

PARTEA I

Ajutor nr.	GBER 8/12/REG	
Statul AELS	Norvegia	
Regiune	Denumirea regiunii (NUTS)	Zonele eligibile pentru ajutorul regional
Autoritatea care acordă ajutorul	Denumire	Husbanken
	Adresă	Postboks 1404 8002 Bodø NORWAY
	Site internet	http://www.husbanken.no
Titlul măsurii de ajutor	Schema de ajutoare regionale pentru locuințe	
Temeiul juridic național (trimitere la publicația oficială națională relevantă)	FOR-2012-04-13-311	
Link către textul integral al măsurii de ajutor	http://www.husbanken.no	
Tipul măsurii	Schemă	X
Durata	Schemă	14.4.2012-1.1.2015
Sectorul (sectoarele) economic(e) vizat(e)	Toate sectoarele economice eligibile pentru a primi ajutoare	X
	Limitat la anumite sectoare – a se specifica sectorul corespunzător în conformitate cu NACE Rev. 2	
Tipul de beneficiar	IMM	X
Buget	Valoarea totală anuală a bugetului prevăzut în temeiul schemei de ajutor	20 de milioane NOK
Instrumentul de ajutor (articolul 5)	Grant	X

PARTEA A II-A

Obiective generale (listă)	Obiective (listă)	Intensitatea maximă a ajutorului în % sau valoarea maximă a ajutorului în NOK	IMM – prime în %
Ajutoare regionale pentru investiții și pentru ocuparea forței de muncă (articolul 13)	Schemă	15 %	
	Ajutor ad-hoc [articolul 13 alineatul (1)]	... %	

Anunț de intenție din partea Autorității AELS de Supraveghere în temeiul articolului 17 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate

Invitație de participare la licitație în ceea ce privește operarea serviciilor aeriene regulate în conformitate cu obligațiile de serviciu public în Finnmark și North-Troms

(2012/C 307/05)

Statul membru	Norvegia
Rute aeriene vizate	Rute aeriene din zona 1: legături între Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest și Alta Rute aeriene din zona 2: Hasvik-Tromsø, Hasvik-Hammerfest, Sørkjosen-Tromsø
Perioada de valabilitate a contractelor	1 aprilie 2013-31 martie 2017
Data-limită de depunere a ofertelor	11.12.2012
Adresa de la care se poate obține textul invitației de participare la licitație, precum și informații și/sau documente pertinente referitoare la procedura de achiziții publice și la obligația de serviciu public	Ministry of Transport and Communications PO Box 8010 Dep 0030 Oslo NORWAY Tel. +47 22248353 Fax +47 22245609 http://www.regjeringen.no/en/dep/sd/Documents/Other-documents/Tenders.html

Aviz de intenție din partea Autorității AELS de Supraveghere în temeiul articolului 16 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate

Impunerea obligațiilor de serviciu public în ceea ce privește serviciile aeriene regulate din Finnmark și North-Troms

(2012/C 307/06)

Stat membru	Norvegia
Rute vizate	Rute aeriene din zona 1: rute între Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest și Alta Rute aeriene din zona 2: Hasvik-Tromsø, Hasvik-Hammerfest, Sørkjosen-Tromsø
Data intrării în vigoare a obligațiilor de serviciu public	1 aprilie 2013
Adresa de la care se pot obține textul și informațiile și/sau documentele referitoare la obligația de serviciu public	Ministry of Transport and Communications PO Box 8010 Dep 0030 Oslo NORWAY Tel. +47 22248353 Fax +47 22245609 http://www.regjeringen.no/en/dep/sd/Documents/Other-documents/Tenders.html

V

(Anunțuri)

PROCEDURI ADMINISTRATIVE

OFICIUL EUROPEAN PENTRU SELECȚIA PERSONALULUI
(EPSO)

ANUNȚ DE CONCURS GENERAL

(2012/C 307/07)

Oficiul European pentru Selecția Personalului (EPSO) organizează următorul concurs general:

EPSO/AST/122/12 – Corectori/verificatori lingvistici (AST 3) de limbă croată (HR)

Anunțul de concurs este publicat în Jurnalul Oficial C 307 A din 11 octombrie 2012, numai în limbile engleză, franceză și germană.

Informații suplimentare sunt disponibile pe site-ul EPSO: <http://blogs.ec.europa.eu/eu-careers.info/>

PROCEDURI JURISDICȚIONALE

CURTEA DE JUSTIȚIE A AELS

HOTĂRÂREA CURȚII

din 15 decembrie 2011

în cauza E-1/11

Dr A

(Libera circulație a persoanelor – Directiva 2005/36/CE – Recunoașterea calificărilor profesionale – Protecția sănătății publice – Nediscriminare – Proportionalitate)

(2012/C 307/08)

În cauza E-1/11 Dr A – CERERE adresată Curții, în temeiul articolului 34 din Acordul între statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție, de către Statens helsepersonellnemnd (organismul însărcinat cu soluționarea căilor de atac formulate de personalul medical din Norvegia), cu privire la interpretarea Directivei 2005/36/CE și a altor acte normative ale SEE, Curtea, alcătuită din Carl Baudenbacher, președinte, Per Christiansen și Páll Hreinsson (judecător-raportor), judecători, a pronunțat, la 15 decembrie 2011, o hotărâre al cărei dispozitiv prevede următoarele:

- în principiu, Directiva 2005/36/CE nu împiedică autoritățile din statele SEE să aplice norme naționale care prevăd dreptul de a refuza o autorizație de exercitare a profesiei de medic în cazul unui solicitant migrant dintr-un alt stat membru al SEE care îndeplinește cerințele prevăzute de directivă pentru a obține recunoașterea reciprocă a calificărilor profesionale;
- cu toate acestea, un stat membru al SEE poate acorda o autorizație, cu condiția ca solicitantul să aibă cunoștințele lingvistice necesare exercitării profesiei pe teritoriul statului respectiv;
- mai mult, un stat membru al SEE poate să suspende sau să retragă o autorizație de exercitare a profesiei de medic pe baza informațiilor privind aptitudinile personale ale unui medic migrant referitoare la calificările profesionale, altele decât competențele lingvistice, cum sunt cele în cauză, numai în cazul în care cerințele respective sunt justificate și proporționale din punct de vedere obiectiv pentru a atinge obiectivul privind protecția sănătății publice și în cazul în care informațiile respective ar putea genera, de asemenea, o suspendare sau o retragere a autorizației de exercitare a profesiei pentru un medic din țara respectivă. În cazul în care, la momentul evaluării, autoritățile competente constată existența unor astfel de motive de suspendare sau de retragere, autorizația poate fi refuzată.

HOTĂRÂREA CURȚII**din 30 martie 2012****în cauzele conexate E-17/10 și E-6/11****Principatul Liechtenstein și VTM Fundmanagement AG/Autoritatea AELS de Supraveghere**

(Acțiune în anulare a unei decizii a Autorității AELS de Supraveghere – Ajutoare de stat – Reguli fiscale speciale pentru societățile de investiții – Selectivitate – Ajutoare existente și ajutoare noi – Recuperare – Așteptări legitime – Securitate juridică – Obligația de motivare)

(2012/C 307/09)

În cauzele conexate E-17/10 și E-6/11, Principatul Liechtenstein și VTM Fundmanagement AG/Autoritatea AELS de Supraveghere – CERERE de anulare a Deciziei nr. 416/10/COL din 3 noiembrie 2010 privind impozitarea întreprinderilor de investiții în sensul Legii fiscale a Liechtensteinului, Curtea, compusă din Carl Baudenbacher, președinte, Per Christiansen și Páll Hreinsson (judecător-raportor), judecători, a pronunțat, la 30 martie 2012, hotărârea al cărei dispozitiv prevede următoarele:

Curtea:

1. respinge cererile;
2. hotărăște ca solicitanții să suporte cheltuielile de judecată.

HOTĂRÂREA CURȚII**din 30 martie 2012****în cauza E-7/11****Grund, elli- og hjúkrunarheimili/Agenția islandeză a medicamentelor (Lyfjastofnun)**

(Directiva 2001/83/CE – Libera circulație a mărfurilor – Produsele farmaceutice – Importul paralel – Rapoartele de control – Protecția sănătății publice – Justificarea – Cerințele lingvistice pentru etichetare și prospectele din ambalaje)

(2012/C 307/10)

În cauza E-7/11, Grund, elli- og hjúkrunarheimili/Agenția islandeză a medicamentelor (Lyfjastofnun) – CERERE adresată Curții, în temeiul articolului 34 din Acordul între statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție de către Héraðsdómur Reykjavíkur (instanța districtuală din Reykjavík) privind interpretarea Directivei 2001/83/CE și a articolelor 11 și 13 din Acordul privind SEE, Curtea, compusă din Carl Baudenbacher, președinte, Per Christiansen (judecător-raportor) și Páll Hreinsson, judecători, a pronunțat, la 30 martie 2012, hotărârea al cărei dispozitiv prevede următoarele:

1. Autoritățile naționale pot autoriza importul, de către o instituție sanitară, precum reclamanta, și pentru uzul persoanelor aflate în îngrijirea instituției, a unor medicamente din Norvegia pentru care autoritățile din Norvegia au eliberat autorizații naționale de introducere pe piață, care sunt identice sau în mod fundamental similare cu produse însoțite de autorizații naționale de introducere pe piață în Islanda și pentru care trebuie să se elibereze, în paralel, o licență de import.

O astfel de licență trebuie eliberată în urma unei proceduri care constă numai în verificarea faptului că pentru medicamentul în cauză s-a eliberat o autorizație de introducere pe piață în statul SEE de export și a faptului că produsul este identic sau în mod fundamental similar cu produse pentru care s-au eliberat autorizații de introducere pe piață în statul SEE de import.

În acest context, autoritățile naționale au posibilitatea de a nu impune importatorilor paraleli, precum reclamanta, să prezinte rapoarte de control al producției. O astfel de practică nu poate fi justificată în temeiul articolului 13 din Acordul privind SEE.

2. Atunci când un medicament nu este destinat eliberării directe către pacient, dreptul autorităților competente de a acorda exceptări, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3) din Directiva 2001/83/CE, este limitat de principiile generale ale legislației SEE. Puterea de apreciere nu trebuie exercitată într-un mod disproporționat, arbitrar sau abuziv, în special, protecționist.

HOTĂRÂREA CURȚII**din 18 aprilie 2012****în cauza E-15/10****Posten Norge AS/Autoritatea de Supraveghere a AELS**

(Acțiune în anulare a unei decizii a Autorității AELS de Supraveghere – Concurență – Abuz de poziție dominantă – Piața livrării, la oficiile poștale, de colete de către întreprinderi consumatorilor – Rețea de distribuție – Acorduri de exclusivitate – Comportament ce poate elimina concurența de pe piață – Justificare – Durata încălcării – Amendă)

(2012/C 307/11)

În cauza E-15/10, Posten Norge AS/Autoritatea AELS de Supraveghere – CERERE de anulare a Deciziei nr. 322/10/COL din 14 iulie 2010 referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 54 din Acordul privind SEE (Cauza nr. 34250 Norway Post/Privpak) sau, alternativ, de anulare sau reducere a amenzii impuse reclamantului din acea decizie, Curtea, alcătuită din Carl Baudenbacher, președinte și judecător-raportor, Per Christiansen și Páll Hreinsson, judecători, a pronunțat, la 18 aprilie 2012, hotărârea al cărei dispozitiv prevede următoarele:

Curtea:

1. stabilește la 11 112 000 EUR nivelul amenzii impuse prin articolul 2 din Decizia nr. 322/10/COL din 14 iulie 2010 referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 54 din Acordul privind SEE (Cauza nr. 34250 Norway Post/Privpak) privind Posten Norge AS;
 2. respinge celelalte capete de cerere;
 3. dispune ca Posten Norge AS să suporte propriile cheltuieli de judecată și să suporte 75 % din cheltuielile de judecată Autorității de Supraveghere a AELS și cheltuielile de judecată ale Schenker North AB, Schenker Privpak AB și Schenker Privpak AS;
 4. dispune ca Autoritatea de Supraveghere a AELS să suporte restul cheltuielilor sale de judecată.
-

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII
COMERCIALE COMUNE

COMISIA EUROPEANĂ

Aviz de expirare a anumitor măsuri antidumping

(2012/C 307/12)

Ca urmare a publicării unui aviz de expirare iminentă ⁽¹⁾, în urma căruia nu s-a introdus nicio cerere de reexaminare argumentată în mod corespunzător, Comisia notifică faptul că măsura antidumping menționată mai jos va expira în scurt timp.

Prezentul aviz este publicat în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1225/2009 al Consiliului ⁽²⁾ privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene.

Produs	Țara (țările) de origine sau de export	Măsuri	Referință	Data expirării ⁽¹⁾
Peroxosulfați (persulfați)	Taiwan Statele Unite ale Americii	Taxă antidumping	Regulamentul (CE) nr. 1184/2007 al Consiliului (JO L 265, 11.10.2007, p. 1)	12.10.2012

⁽¹⁾ Măsura expiră la miezul nopții din ziua menționată în această coloană.

⁽¹⁾ JO C 356, 6.12.2011, p. 17.

⁽²⁾ JO L 343, 22.12.2009, p. 51.

2012/C 307/09	Hotărârea Curții din 30 martie 2012 în cauzele conexate E-17/10 și E-6/11 – Principatul Liechtenstein și VTM Fundmanagement AG/Autoritatea AELS de Supraveghere (Acțiune în anulare a unei decizii a Autorității AELS de Supraveghere – Ajutoare de stat – Reguli fiscale speciale pentru societățile de investiții – Selectivitate – Ajutoare existente și ajutoare noi – Recuperare – Așteptări legitime – Securitate juridică – Obligația de motivare) 23	23
2012/C 307/10	Hotărârea Curții din 30 martie 2012 în cauza E-7/11 – Grund, elli- og hjúkrunarheimili/Agenția islandeză a medicamentelor (Lyfjastofnun) (Directiva 2001/83/CE – Libera circulație a mărfurilor – Produsele farmaceutice – Importul paralel – Rapoartele de control – Protecția sănătății publice – Justificarea – Cerințele lingvistice pentru etichetare și prospectele din ambalaje) 24	24
2012/C 307/11	Hotărârea Curții din 18 aprilie 2012 în cauza E-15/10 – Posten Norge AS/Autoritatea de Supraveghere a AELS (Acțiune în anulare a unei decizii a Autorității AELS de Supraveghere – Concurență – Abuz de poziție dominantă – Piața livrării, la oficiile poștale, de colete de către întreprinderi consumatorilor – Rețea de distribuție – Acorduri de exclusivitate – Comportament ce poate elimina concurența de pe piață – Justificare – Durata încălcării – Amendă) 25	25

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII COMERCIALE COMUNE

Comisia Europeană

2012/C 307/12	Aviz de expirare a anumitor măsuri antidumping 26	26
---------------	---	----

Prețul abonamentelor în 2012
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, versiunea tipărită + DVD, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 310 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	840 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L + C, DVD, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	100 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), DVD, ediție săptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur DVD multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO