

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Съобщение на Комисията: Бъдещата конкурентноправна рамка, приложима към сектора на моторните превозни средства“**

COM(2009) 388 окончателен

(2010/C 354/18)

Докладчик: г-н **Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER**

На 22 юли 2009 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно:

*„Съобщение на Комисията: Бъдещата конкурентноправна рамка, приложима към сектора на моторните превозни средства“*

COM (2009) 388 окончателен.

Специализирана секция „Единен пазар, производство и потребление“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 2 март 2010 г.

На 461-ата си пленарна сесия, проведена на 17 и 18 март 2010 г. (заседание от 18 март 2010 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 84 гласа „за“, 5 гласа „против“ и 7 гласа „въздържал се“.

## 1. Заключение

1.1 ЕИСК изразява съгласие с извършения от Комисията анализ на сектора и на областите, в които има необходимост от по-голяма конкуренция. Като разгледа предложените от Комисията варианти, ЕИСК изрази предпочитание към приемането на секторни разпоредби под формата на насоки, съпътстващи груповото освобождаване. Ето защо ЕИСК приема със задоволство предложенията за регламент и за допълнителни насоки. Комитетът подчертава обаче, че те трябва да се разглеждат заедно с Общите насоки за вертикалните ограничения и като допълнение към тях, но фактът, че те все още не са представени, затруднява независимото тълкуване на предложенията.

1.2 ЕИСК споделя виждането на Комисията относно необходимостта от създаване на правна рамка, която би имала общо положително въздействие върху благоденствието на потребителите и би укрепила тяхната защита. Комитетът отново посочва подхода, който вече е представил в предходни свои становища относно конкуренцията<sup>(1)</sup>.

1.3 Въпреки това е необходимо да се въведе преходен период от две години за дистрибуторите, които в по-голямата си част са малки и средни предприятия. С оглед на правната сигурност и въз основа на принципа на оправданите очаквания и принципа на пропорционалност, тези предприятия се нуждаят от разумен срок за възвръщане на направените инвестиции, за да се приспособят по-добре към развитието на технологиите на пазара и да могат да допринесат за подобряването на пътната безопасност.

1.4 ЕИСК очаква също така новата правна рамка да осигури правна сигурност за всички оператори, да не създава нови пречки за предприятията, да се основава на принципите на

*Small Business Act* и на същите цели по отношение на конкурентоспособността, които понастоящем се съдържат в Регламент (ЕО) № 1400/2002.

1.5 ЕИСК счита, че допълнителните насоки не бива да предвиждат никакво ограничение за споразуменията за снабдяване с продукт от една марка, което ще съответства в по-голяма степен на новия Регламент за групово освобождаване.

1.6 Споразуменията, свързани с товарни превозни средства (ТПС), биха могли да се уреждат от общия регламент по категории за вертикалните ограничения по отношение на пазара на следпродажбени услуги.

## 2. Въведение

2.1 С Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията от 31 юли 2002 година относно прилагането на член 81, параграф 3 от Договора по отношение на категории вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства<sup>(2)</sup> се създават по-строги правила в сравнение с установените с Регламент (ЕО) № 2790/1999 на Комисията от 22 декември 1999 година за прилагането на член 81, параграф 3 от Договора за категориите вертикални споразумения и съгласувани практики<sup>(3)</sup>.

2.2 Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията е насочен основно към практики и поведение, които водят до сериозно ограничаване на конкуренцията и с него се създава списък от ограничения, при които регламентът не се прилага за нито една част от дадено споразумение („твърди ограничения“) и друг списък, който съдържа ограничения, които не пречат освобождаването по смисъла на регламента да се приложи към останалата част на дадено споразумение („специфични условия“).

<sup>(1)</sup> ОВ С 228 от 22.9.2009 г., стр. 47; ОВ С 175 от 28.7.2009 г., стр. 20.

<sup>(2)</sup> ОВ L 203, 1.8.2002 г., стр. 30.

<sup>(3)</sup> ОВ L 336, 29.12.1999 г., стр. 21.

2.3 Основните характеристики на Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията са следните:

- регламентът не се прилага изключително за пътническите автомобили, но и за други видове моторни превозни средства, като автобуси или камиони;
- всеки производител се задължава да избира между система за селективна дистрибуция или за изключителна дистрибуция, като същевременно се разглеждат два основни вида системи за дистрибуция, подлежащи на освобождаване:
  - *изключителната* система, при която производителят предоставя на всеки дистрибутор или сервиз територия за изключителни продажби (или изключителна група клиенти). За тази територия не може да се определя друг дистрибутор. На дистрибуторите могат също да бъдат наложени и определени минимални равнища за качество. Конкуренцията се засилва чрез насърчване на пасивните продажби на изключителната територия, по-специално продажбите към дилъри извън мрежата;
  - *селективната* система, при която доставчикът се задължава да продава договорените стоки или услуги, пряко или непряко, само на дистрибутори или сервиси, избрани в съответствие с конкретни критерии. Системата за селективна дистрибуция може да се основава на количествени или качествени критерии, или и на двата вида.
- един и същ договор не може да включва клаузи за селективна и за изключителна дистрибуция. На практика не се разрешава включването на т.нар. „клауза за местоположението“ в система за селективна дистрибуция, като същевременно е възможно тя да се налага на изключителни дистрибутори;
- в член 8, параграф 1 от регламента се прави разлика между три отделни вида продуктови пазари:
  - дистрибуция на нови моторни превозни средства: пазарните дялове се изчисляват на база обема на продажбите на договорните стоки и услуги, продадени от доставчика, заедно с всякакви други стоки, продадени от доставчика, които се считат от купувача за взаимозаменяеми или заместими на основание характеристиките на продуктите, цените и предназначенията им; употребата;
  - дистрибуция на резервни части: пазарните дялове се изчисляват въз основа на стойността на договорните стоки и другите стоки, продадени от доставчика, заедно с всякакви други стоки, продадени от доставчика, които се считат от купувача за взаимозаменяеми или заместими на основание характеристиките на продуктите, цените и предназначенията им; употребата;
  - услуги по ремонт и поддръжка: пазарните дялове се изчисляват въз основа на стойността на договорните услуги, продадени от членовете на дистрибуторската

мрежа на доставчика, заедно с всякакъв друг вид услуги, продавани от тези членове, които се считат от купувача за взаимозаменяеми или заместими на основание характеристиките им, цените и предназначенията им; употребата;

- в допълнение към праговете на пазарните дялове в член 6, параграф 1, буква в) на регламента се посочва, че „когато цените или условията за доставка на договорни стоки или за съответстващи стоки значително се различават между географските пазари“, това е несъвместимо. В такъв случай Комисията би могла да оттегли освобождаването по смисъла на регламента;
- Комисията се опитва да се пребори с пречките пред паралелната търговия и съгласно Регламент (ЕО) № 1400/2002 ограниченията, поставени от доставчиците върху продажбите на крайни клиенти в други държави-членки (например, чрез обвързване на покупната цена и възнаграждението на дистрибутора с местоназначението на превозните средства или с мястото на пребиваване на крайните потребители) са равностойни на косвено ограничаване на продажбите. Освен това не се позволяват целеви продажби, разпределение на продуктите или системи за възнаграждения, основаващи се на територия, по-малка от общия пазар.

2.4 През последните години правната рамка по отношение на моторните превозни средства се промени, особено в резултат от приемането на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства<sup>(4)</sup>, чиито разпоредби бяха доброволни, но станали задължителни през септември 2009 г.<sup>(5)</sup> Въпреки това в продължение на няколко години автомобилният парк ще включва голям брой моторни превозни средства, които не попадат в обхвата на този регламент, но представляват значителен пазар за независимите сервиси.

2.4.1 Що се отнася до конкуренцията на пазара на резервни части за превозни средства, въз основа на притежаваните от производителя права на индустриална собственост и широкоразпространената употреба на договорите за подизпълнение с доставчици на оригинално оборудване („споразумения за инструменти“), се посочва, че някои резервни части остават затворени в мрежите на производителите на автомобили.

2.4.2 Затова в преразгледаното си предложение за директива за дизайна Комисията предлага включването на „клауза за ремонт“. ЕИСК приветства предложението, като заяви<sup>(6)</sup>, че „предоставеният на собственика на дизайна монопол се прилага само за външната форма на продукта, а не за самия продукт“, както и че „включването на резервните части, обхванати от клаузата за ремонт, в режима за защита на дизайна би означавало създаване на монопол върху продукта на вторичния пазар, което противоречи на основното естество на правната защита на дизайните“.

<sup>(4)</sup> ОВ L 171, 29.06.2007 г., стр. 1.

<sup>(5)</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 62

<sup>(6)</sup> Вж. становища на ЕИСК ОВ С 388 от 31.12.1994 г., стр. 9 и ОВ С 286 от 17.11.2005 г., стр. 8.

2.5 Що се отнася до сектора на моторните превозни средства, ЕИСК прие становище относно автомобилните части и низходящите пазари на автомобилния сектор<sup>(7)</sup>, в което се посочва, че участниците на низходящите пазари включват производителите на моторни превозни средства, техните доставчици и независимите или оторизирани пазарни оператори в областта на услугите, резервните части и аксесоарите, както и в производството, дистрибуцията и търговията на дребно, които представляват мрежа от 834 700 предприятия, предимно МСП, с общ оборот от 1 107 милиарда евро и около 4,6 милиона работници.

### 3. Неотдавнашно развитие на документите на Комисията

3.1 На 21 декември 2009 г. Комисията прие:

- „Проект на регламент на Комисията (ЕО) № .../... от [...] година относно прилагането на член 101, параграф 3 от Договора за категориите вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства“ и
- „Проект на известие на Комисията: Допълнителни насоки относно вертикалните ограничения в споразуменията за продажба и дистрибуцията на резервни части за моторни превозни средства“.

Комисията стартира публична консултация по тези документи.

3.2 На 15 януари 2010 г. комисарят, отговарящ за конкуренцията, реши да изпрати на Европейския икономически и социален комитет двата горепосочени документа, като изрази интерес да получи становището на Комитета по тези законодателни предложения.

3.3 Вследствие на това, в настоящото становище относно COM(2009) 388 окончателен докладчикът анализира едновременно посочените в параграф 3.1 законодателни предложения.

### 4. Основно съдържание на документите на Комисията

4.1 В **Съобщението на Комисията** относно бъдещата конкурентноправна рамка, приложима към сектора на моторните превозни средства, се предлага следното:

- а) по отношение на споразумения за продажба на нови моторни превозни средства, считано от 31 май 2013 г.:
- да се прилагат общите правила в предложеното ново групово освобождаване за вертикални споразумения;
  - да се приемат специфични за сектора насоки, за да се предотврати отстраняването от пазара на конкуриращи се производители на моторни превозни средства и да се защити техният достъп до пазарите за търговия на дребно и за ремонтни услуги по моторни превозни средства; да се защити вътрешномарковата конкуренция и да се запази възпиращият ефект на член 81;

— да се запазят в сила разпоредбите на регламента, които се отнасят за споразумения за дистрибуция на моторни превозни средства до 31 май 2013 г.;

б) по отношение на споразуменията за услуги по ремонт и поддръжка и/или за доставка и дистрибуция на резервни части, считано от 31 май 2010 г.:

— да се прилагат общите правила на предложеното ново групово освобождаване за вертикални споразумения;

— да се приемат специфични за сектора насоки, допълващи специален регламент за групово освобождаване, или комбинация от двата инструмента с оглед на укрепване на способността на органите в областта на конкуренцията да реагират на опасения, свързани с конкуренцията, по цялостен и широкообхванат начин, по-специално по отношение на I) достъп до техническа информация; II) достъп до резервни части; III) злоупотреба с гаранции; и IV) достъп до мрежите на оторизирани сервиси.

#### 4.2 Проект на регламент за групово освобождаване

4.2.1 Тези вертикални споразумения могат да повишат икономическата ефективност на производствена или дистрибуционна верига, като подобрят координацията между участващите предприятия, въпреки че това зависи от степента на пазарната сила на страните по споразумението.

4.2.2 Освен това не следва да се ползват от групово освобождаване вертикални споразумения, съдържащи ограничения, които е възможно да ограничат конкуренцията и да нанесат вреди на потребителите, или които не са необходими за постигане на споменатия по-горе положителен ефект.

4.2.3 В проекта на регламент се прави разграничение между споразумения за дистрибуция на нови моторни превозни средства („първичен пазар“) и споразумения за услуги за ремонт и поддръжка и за дистрибуция на резервни части („вторичен пазар“).

4.2.4 За „първичния пазар“ ще се прилагат правилата на общия регламент за вертикалните споразумения: по-специално ограниченията на пазарния дял, неосвобождаването на определени вертикални споразумения и предвидените в този регламент условия, съгласно които тези вертикални споразумения могат да се ползват от освобождаването, предоставено от общия регламент при спазване на всички условия, предвидени в него. Това изглежда разумно, тъй като става въпрос за пазар, на който съществува конкуренция.

4.2.5 По отношение на „вторичния пазар“ следва да се вземат под внимание някои специфични характеристики на пазара на следпродажбени услуги на моторни превозни средства, свързани с развитието на технологиите, както и с нарастващата сложност и надеждност на автомобилните компоненти, които производителите на автомобили закупуват от доставчиците на оригинално оборудване.

(7) ОВ С 317 от 23.12.2009 г., стр. 29–36

4.2.6 ЕИСК споделя мнението на Комисията, че условията на конкуренция на пазара на следпродажбени услуги за моторни превозни средства също оказват пряко въздействие върху обществената безопасност (доколкото управлението на моторните превозни средства може да не е безопасно, ако не се ремонтират правилно), както и върху общественото здраве и околната среда поради емисиите на въглероден диоксид и други замърсители, които изискват редовна поддръжка на автомобила.

4.2.7 Вертикалните споразумения за дистрибуция на резервни части и за услуги по ремонт и поддръжка следва да подлежат на групово освобождаване само ако отговарят, освен на условията за освобождаване, предвидени за такива споразумения в общия регламент, и на по-строги изисквания за някои видове сериозни ограничения на конкуренцията, които може да ограничат доставката на резервни части на автомобилния пазар за следпродажбени услуги, и по-специално на:

- споразумения, които ограничават продажбата на резервни части от членове на системата за селективна дистрибуция на производител на автомобили, на независими сервиси, които ги използват за предоставяне на услуги по ремонт или поддръжка;
- споразумения, които въпреки че са в съответствие с изискванията на общия регламент, ограничават възможността на производител на резервни части да продава такива части на оторизирани сервиси в рамките на дистрибуционната система на производител на автомобили, на независими дистрибутори на резервни части, на независими сервиси или крайни клиенти. Това не засяга прилагането на разпоредбите, свързани с гражданскоправната отговорност, възможността да се изисква използването на „резервни части, които отговарят на качеството на компонентите“ и дори споразумения, които предвиждат задължения за оторизираните сервиси да използват единствено резервни части, доставени от производителя на автомобили за тези ремонти през гаранционния срок;
- споразумения, които ограничават възможността на производител на компоненти или оригинални резервни части да постави търговската си марка или лого на тези части ефективно и на видно място.

#### 4.3 Проект на допълнителни насоки

4.3.1 В насоките се определят принципите за извършване на оценка в съответствие с член 101 от ДФЕС на определени проблеми, възникнали в контекста на вертикалните ограничения в споразуменията за продажба и ремонт на моторни превозни средства и за дистрибуция на резервни части. Настоящите насоки се прилагат без да се нарушава приложимостта на общите насоки относно вертикалните ограничения, като същевременно ги допълват.

4.3.2 При тълкуването на настоящите насоки Комисията също ще вземе предвид кодекса за поведение, предложен от асоциациите на производителите на автомобили ACEA и JAMA, отнасящ се до някои добри търговски практики, които

производителите на моторни превозни средства са се ангажирали да прилагат, за да действат добросъвестно при изпълнение на своите договорни отношения спрямо оторизираните си дистрибутори и сервиси.

4.3.3 Насоките са структурирани, както следва:

- обхват на регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства и връзката му с общия регламент за групово освобождаване на вертикални споразумения;
- прилагане на допълнителните разпоредби на регламента за групово освобождаване на моторни превозни средства;
- третиране на определени ограничения: снабдяване с продукт от една марка и селективна дистрибуция.

4.3.4 По отношение на снабдяването с продукт от една марка се въвежда нов момент, при който отправната точка за началото на петгодишния период е влизането в сила на договорното отношение между страните, а не замяната на един договорен документ с друг със същия предмет. Това обаче е посочено в бележка под линия 9, а не в текста на насоките. Предвид важността на тази промяна, би било целесъобразно тя да се включи в основния текст.

4.3.5 Насоките определят задължения за въздържане от конкуренция и се посочва отрицателният (бариери пред навлизането или разширяването на дейността на конкурентни доставчици) и положителният им ефект (допринасят за преодоляване на проблема с „получаването наготово“, подобряването на имиджа на марката и репутацията на дистрибуторската мрежа).

4.3.6 По отношение на селективната дистрибуция е важно независимите сервиси да имат достъп до техническа информация и да се прилагат правилно правните гаранции.

## 5. Бележки

5.1 В продължение на две десетилетия в областта на конкуренцията автомобилният сектор – пътнически автомобили и товарни превозни средства – се ползва от конкретни разпоредби за групово освобождаване.

5.2 В представения на 31 май 2008 г. доклад за оценка Комисията оценява въздействието на груповото освобождаване върху практиките в автомобилния сектор. По доклада бяха направени множество бележки от заинтересованите страни и той се превърна в основа за оценката на въздействието, изготвена от службите на Комисията (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053). Препоръчва се тези документи да се разглеждат заедно със съобщение COM(2009) 388 окончателен.

5.3 В същото време се извършва и преразглеждане и приемане на ново групово освобождаване, което от май 2010 г. ще замени настоящия Регламент (ЕО) № 2790/1999 от 22 декември 1999 г. Като се ръководи от предположението, че настоящият регламент ще бъде преразгледан, Комисията предлага:

— първоначално три подварианта за автомобилния сектор: (II) да се прилага само груповото освобождаване за вертикални споразумения; (III) да се приемат специфични за сектора разпоредби под формата на насоки, съпътстващи груповото освобождаване; и (IV) да се приеме регламент за групово освобождаване, който разглежда ограничаването на конкуренцията при следпродажбените услуги;

— впоследствие, с проекта на регламент и насоките, да се приеме регламент със специфични за сектора разпоредби, придружавани от насоки.

5.4 Заедно с покупката на жилище, закупуването на моторно превозно средство е както най-големият разход в семейния бюджет на европейските потребители, така и най-добрата илюстрация на значението и степента на завършване на единния пазар. Секторните оценки показват, че общите разходи за полезен живот на един автомобил се разпределят както следва – 40 % за придобиване, 40 % за поддръжка и 20 % за застраховка.

5.5 Основната цел на европейските потребители в областта на конкуренцията в автомобилния сектор би могла да се обобщи като избор къде да се купи или къде да се извърши ремонт при необходимост на най-добра цена, както и повишаване на пътната безопасност.

5.6 Ако от една страна е жизненоважно да се осигури жизнен и конкурентен пазар, характеризиращ се с подходящо развитие на технологиите и обхващащ всички икономически участници в автомобилния сектор, особено малките и средните предприятия в областта на ремонтните дейности, също толкова важно е да се изпращат сигнали, вдъхващи успокоение на потребителите.

5.7 С настоящия Регламент (ЕО) № 1400/2002 бяха въведени няколко такива положителни сигнали. Така например, по смисъла на регламента издадената от производител в една държава-членка гаранция е валидна при същите условия във всички държави-членки; потребител, притежаващ гаранционна карта, попълнена от дилър в друга държава-членка, вече не трябва да чака гаранцията да бъде зачетена в държавата му на произход; дилърът или сервизът, на който потребителят е представил автомобила си, вече не може да събира каквито и да било такси или да иска допълнителни документи.

5.8 Въпреки това все още съществуват трудности по отношение на препродажбата на нови автомобили чрез посредници, изискванията на доставчиците към дилърите, особено във връзка с „търговската марка“, свободата на получаване на доставки от други оторизирани дилъри или вносители за страната, непреки ограничения на кръстосаните доставки на автомобили между оторизирани дилъри.

5.9 Комисията наблюдаваше отблизо прилагането на Регламент (ЕО) № 1400/2002 и това беше отразено в съществени решения, като последните четири решения, приети през 2007 г., които дадоха важни насоки на сектора в областта на техническата информация (Цело Comp/39.139-143,

обхващащо производителите DaimlerChrysler, Fiat, Toyota и Opel) <sup>(8)</sup>.

5.10 Осем години след приемането на Регламент (ЕО) № 1400/2002 икономическите показатели потвърждават, че степента на конкуренцията във всички приложими пазари, накарала Комисията да приеме по-строгово групово освобождаване за сектора, е нараснала значително.

5.11 Тази динамична и сложна среда за конкуренция се характеризира по-специално със спад на реалните цени на новите моторни превозни средства, навлизане на нови марки на пазара, променливи пазарни дялове на конкуриращите се марки, умерена и намаляваща концентрация и повече възможности за избор на потребителите в различните сравними сегменти на пазара. Въпреки това разнообразието от национални пазари в рамките на вътрешния пазар се запазва, особено в новите държави-членки, които разполагат с по-развити пазари на автомобили втора употреба и на независими сервиси.

5.12 Барьерите пред по-голямата конкуренция, които определено ошетяват потребителите, засягат основно достъпа до резервни части и техническа информация от независими сервиси. Фалшифицирането и пиратството на резервни части продължава да буди загриженост в сектора поради ниското качество на продуктите в някои случаи, а в други – поради опасността за движението по пътищата, която създават тези части.

5.13 Предложенията на Комисията за бъдещата конкурентноправна рамка за сектора на моторните превозни средства са съвместими с този подход и политика на прилагане. Затова ЕИСК припомня свои предишни становища, в които изразява подкрепа за работата на Комисията в областта на колективните действия, както в общ план, така и конкретно по отношение на нарушения на правилата за конкуренция.

## 6. Специфични бележки

6.1 ЕИСК смята, че изборът на Комисията да предложи специален регламент и насоки е балансиран, тъй като при него се вземат под внимание възможните икономически последици, въздействието върху малките и средните предприятия, които представляват голяма част от пазара на услуги по ремонт и поддръжка и на дистрибуция на резервни части, както и възможното екологично и социално въздействие и последиците за безопасността по пътищата. ЕИСК желае да подчертае следните аспекти на предложението:

6.2 **Специален режим за сектора на моторните превозни средства като допълнение към общия регламент за групово освобождаване (РГО)** – ЕИСК отбелязва, че предложените от Комисията за сектора на моторните превозни средства допълнителни насоки следва да се разглеждат във връзка с общите насоки относно вертикалните ограничения и като тяхно допълнение (вж. т. I.1. (1) от Насоките), които още не са представени, като това определено излага на опасност независимата и отделна оценка на допълнителните насоки.

<sup>(8)</sup> ОВ С 66, 22.3.2007 г., стр. 18.

6.3 **Влизане в сила на новия режим** – проектът на регламент предвижда два режима за влизане в сила според съответния пазар. Един режим за незабавно влизане в сила на 1 юни 2010 г. за пазара на резервни части, ремонтни дейности и поддръжка, и друг, с който се удължава прилагането на Регламент 1400/2002 до 31 май 2013 г. за продажбата и препродажбата на нови превозни средства.

6.3.1 Въпреки че ЕИСК признава, че понастоящем на първия от тези пазари конкуренцията е по-слаба и че тя трябва да се стимулира, едновременното съществуване на два отделни режима може да доведе до проблеми, тъй като договорите между дилъри и дистрибутори често съдържат и двата елемента.

6.3.2 Като отстоява интересите на потребителите в бързо променящата се среда на конкуренцията на пазара на резервни части/ремонтни услуги/услуги по поддръжка, ЕИСК приема, че може да бъде приета преходна разпоредба с цел да се предотврати създаването на допълнителни пречки пред предоговарянето на договорните условия между дистрибутори и дилъри в съответствие с новите правила.

6.3.3 ЕИСК настоятелно приканва Европейската комисия да наложи прилагането на РГО за нови моторни превозни средства в неговата цялост считано от 1 юни 2010 г., като едновременно с това се предвиди двугодишен период за постепенно въвеждане за първичния пазар, за да се приведат сегашните споразумения за дистрибуция в съответствие с новите правила.

6.3.4 Следва да се припомни, че производителите могат да прекратят споразуменията с двугодишно предизвестие. Това означава, че дилъри, които са взели някакви решения и са направили съответни инвестиции в съответствие с настоящия РГО, ще бъдат длъжни да чакат до юни 2013 г., за да подпишат ново споразумение за дистрибуция, освен ако не е предоставено разрешение на производителите и дилърите да коригират договорите си преди тази дата, ако те смятат, че това е необходимо с оглед на новите правила и възможните промени в условията на пазара.

6.3.5 Прилагането от 1 юни 2010 г. на новия РГО за първичния пазар ще доведе до допълнителна полза поради съвпадането на влизането в сила на новия РГО и насоките за следпродажбения пазар.

6.3.6 Като се има предвид, че по-голямата част от дилърите също участват в предоставянето на следпродажбени услуги, може лесно да се разбере защо ЕИСК подкрепя прилагането на новия РГО едновременно за първичния и вторичния пазар. Този вариант ще гарантира простота, гъвкавост и на последно място, но не по важност – по-ниски разходи за прехода.

#### 6.4 *Снабдяване с продукт от една марка*

Съгласно насоките (параграф 25 и бележка под линия 9), след влизането в сила на новия РГО производителите нямат право да включват задължения за снабдяване с продукт от една марка в новите споразумения с настоящите си дилъри. Като се има предвид, че по-голямата част от производителите ще запазят

същата дистрибуторска мрежа за в бъдеще, това решение ще доведе на практика до премахването на снабдяването с продукт от една марка. Това ограничение не само противоречи на предложението на ЕИСК (вж. т. 1 по-горе), но и на новия общ РГО (28 юли 2009 г.), който не предвижда ограничения за споразумения за снабдяване с продукт от една марка.

#### 6.5 *Пътнически автомобили и товарни превозни средства*

Както и в действащия регламент, Комисията поставя пътническите автомобили и товарните превозни средства (ТПС) на равна основа, въпреки че първите са потребителски стоки, а вторите капиталови стоки, управлявани в среда „предприятие към предприятие“, в която клиентът закупува не само автомобила, но и пакет, в който услугата е основен фактор на избора да се използва максимално ТПС, какъвто е случаят при селскостопанските трактори и строителното оборудване. Тази пазарна разлика означава, че дори и аспектите на конкуренция не са едни и същи за двата вида продукти.

6.5.1 В действителност секторът на ТПС – както първичният, така и вторичният пазар, не са изпитали никакъв проблем, свързан с конкуренцията, нито са били критикувани от крайните потребители, тъй като той е изключително конкурентен пазар с традиционно висок дял на независими доставчици на резервни части.

6.5.2 Ето защо ЕИСК смята, че споразуменията, свързани с ТПС, следва да се уреждат от общия РГО, включително и по отношение на пазара на следпродажбени услуги, какъвто е случаят с тракторите и строителното оборудване.

#### 6.6 *Доставка на резервни части*

6.6.1 Съгласно член 5, буква б) от проекта на регламент „освобождаването (...) не се прилага за ограничаването, договорено между доставчик на резервни части, ремонтни инструменти или диагностично или друго оборудване и производител на моторни превозни средства, на възможностите на доставчика да продава тези стоки или услуги на оторизирани или независими дистрибутори или на оторизирани или независими сервиси, или на крайни потребители“.

6.6.2 Формулировката на това ограничение не изглежда в съответствие с целта на Комисията.

6.6.3 На практика, съгласно предвидената в настоящия РГО клауза за закупуване на резервни части, производителите не могат да принудят купувачите да купуват повече от 30 % резервни части от тях с цел доставки. В резултат на това диверсификацията на доставките на мрежите води до намаляване на цените. Въпреки че все още делът на производителите в доставките е повече от 30 %, този факт може да се обясни със схемите за целеви продажби, възнаграждения и намаления, прилагани от производителите. Тази ситуация свидетелства за

конкурентния натиск, упражняван от производителите на резервни части върху производителите на моторни превозни средства.

6.6.4 Въпреки това в предложени член 5, буква б) не се посочва процент, над който дистрибуторите или сервизите не се задължават да купуват части от производителя (както е в настоящата клауза за 30 %).

6.6.5 Нещо повече – посочва се, че производителите на резервни части трябва да могат да доставят части на оторизирани сервизи. Тази възможност ще остане само теоретична, ако производителите могат да наложат изключителна или полу-изключителна доставка от техните мрежи за резервни части.

#### 6.7 Гаранции

Накрая ЕИСК се спира на позицията на Комисията относно гаранциите на моторните превозни средства. Предвид пряката отговорност на производителя за правилното функциониране и отстраняване на повредите, Комисията предвижда задължението за сервизите да използват изключително резервни части, доставени от производителя по време на законовия гаранционен срок, да представлява освобождаване. ЕИСК смята тази позиция за приемлива, но тя не трябва да възпрепятства потребителя да ползва независими сервизи за редовната поддръжка на превозното средства, тъй като това може да представлява ограничаване на правата на потребителя и по-специално на достъпа до качествени стоки и на свързани с тях гаранции.

Брюксел, 18 март 2010 г.

*Председател*  
*на Европейския икономически и социален комитет*  
Mario SEPI

---