

欧盟委员会

欧盟汽车业反垄断规则实施常见问题解答*

2012 年 8 月 27 日

自新的《汽车业集体豁免条例》¹和《汽车业补充指南》²颁布以来，关于汽车经销、维修及汽车配件经销的新规则框架，欧盟委员会有关部门收到一系列询问。本文件以问答形式将其中的常见问题以及具有广泛相关性的问题列出如下（下文简称“《常见问题解答》”）。

《常见问题解答》意在辅助《汽车业补充指南》而非取而代之，其目的在于帮助汽车业经营者、个人以及法律服务者理解欧盟委员会竞争总司如何应对汽车市场的特定问题。³《常见问题解答》不构成法律陈述，不影响欧盟法院对《欧

* 翻译：苏华，中国社会科学院美国研究所副研究员；审校：韩伟，中国科学院大学讲师、博士后，中国科学院大学竞争法研究与咨询中心研究人员。

* 译者注 1：本中文译本依据“Frequently Asked Questions (FAQs) on the Application of EU Antitrust Rules in the Motor Vehicle Sector”，2012 年 8 月 27 日由欧盟委员会公布于 http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/mv_faq_en.pdf。本中文译本正文所援引的欧盟法规名称均已译成中文，相关注释提供了法规英文全称，以便查询相关法规官方英文文本。

¹ 《委员会（EU）第 461/2010 号条例关于对汽车业各类纵向协议及协同行为适用<欧盟运行条约>第 101 条第（3）款》（Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector, OJ L 129, 28.5.2010, pp. 52-57），官方英文文本参见：<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:EN:PDF>，下文简称“《汽车业集体豁免条例》”。

² 《委员会关于汽车销售与维修协议和汽车配件分销协议中的纵向限制的补充指南》（Commission notice Supplementary guidelines on vertical restraints in agreements for the sale and repair of motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles, OJ C 138, 28.5.2010, pp.16-27），官方英文文本参见：<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:EN:PDF>，下文简称“《汽车业补充指南》”。

³ 《常见问题解答》关注汽车业某些特定的纵向限制。在某些情形下，纵向限制可能导致汽车制造商与其授权经销商或授权维修商之间，以及与其配件、维修工具或诊断仪、汽车初装部件

盟运行条约》第 101 条和第 102 条的解释，也不影响欧盟委员会根据个案具体情况适用第 101 条和第 102 条。

《常见问题解答》在结构上涵盖以下议题：履行保修义务、租赁合同项下的维修保养服务、配件供应、工具使用与购买、获得技术信息、加入授权维修网络。

保修

根据《汽车业补充指南》的基本原则，汽车制造商的保修责任不得以最终用户将不在保修范围的维修保养工作全部交由授权维修网络完成为条件，是质量型选择性分销协议享受集体豁免待遇的条件之一。⁴ 类似的，对不在保修范围的替换配件，不得要求使用汽车制造商品牌配件为保修条件。本《常见问题解答》将这两类限制称为“服务与配件限制”。汽车制造商和授权经销商或授权维修商的协议如含有该等服务与配件限制，将有可能违反欧盟竞争规则。前述基本原则的理据是，服务与配件限制有可能导致排斥独立维修商或关闭配件生产和分销渠道，并最终与消费者为汽车维修与保养所支付的价格相关。

关于前述基本原则的范围、在特定情形下的适用、以及从另一成员国授权经销商购买汽车的消费者能否享受保修待遇，利益相关方提出了若干问题。

下述解答不影响成员国消费者保护法的适用，该等法律有可能创设特别义务与权利。下述解答也不适用于所谓的“慷慨方案”，即，汽车供应商⁵指示其经销商免费维修某些超过保修期的瑕疵产品。

或其他设备供应商之间的协议违反欧盟竞争规则。协议有可能违反欧盟竞争规则，如果：（1）协议所包含的限制有可能导致或加强汽车供应商与其经销商、授权维修商或配件经销商之间协议的反竞争效果，使得协议违反《欧盟运行条约》第 101 条第（1）款；（2）由于协议方的市场份额，协议无法享受集体豁免条例的待遇；并且（3）协议无法满足《欧盟运行条约》第 101 条第（3）款所列出的各项条件而获得个案豁免。在另一些情形下，《常见问题解答》提到的特定行为有可能构成《欧盟运行条约》第 102 条所禁止的滥用市场支配地位行为。最后，《常见问题解答》也提及不违反欧盟竞争规则的行为。在任何情况下，欧盟竞争规则的适用必须通过个案评估，考虑个案具体的事实和法律状况。

⁴ 参见《汽车业补充指南》第 69 段。

⁵ 在本《常见问题解答》中，“汽车供应商”这一概念通常指汽车制造商。但是，根据文本内容，此概念也用以指代其他市场参与者，如汽车进口商或主经销商（相对于下级经销商）。

1. 对服务与配件限制的评估是否取决于该等限制设置于购买合同中，而不是服务与保修手册中？⁶

否。在实践中，服务与配件限制可能出现在购买合同中，但不出现在服务与保修手册等其他文件中。对服务与配件限制的评估原则上是一致的，无论其出现于何种文件。

无论何种文件规定了该等限制，均有可能使消费者相信，如果其汽车维修保养服务由独立维修商完成，或在维修保养中使用了替代性品牌配件将导致排除保修。这有可能排斥独立运营商或关闭配件分销的替代性渠道。

2. 在汽车销售时或在销售后不久，由授权网络提供的延长保修单中设置了服务与配件限制，对服务与配件限制的评估是否将有所不同？

否。如果汽车供应商的保修单中没有设置服务与配件限制，但在汽车销售时或在销售后不久，由授权网络提供的延长保修单中设置了服务与配件限制，这一事实基本上不影响对服务与配件限制的评估。

与汽车制造商和汽车进口商类似，选择性分销体系中的汽车经销商和授权维修商是一个协议网络的当事方。如果该等当事方同意提供含有服务与配件限制的保修计划，该计划有可能排斥独立运营商或关闭配件分销的替代性渠道。因此，该保修计划有可能导致或加强汽车供应商与其授权维修商或配件分销商之间协议的反竞争效果。

3. 如果汽车供应商（或授权网络在汽车销售时或销售后不久）通过保险公司等第三方提供的延长保修单中设置服务与配件限制，对服务与配件限制的评估是否将有所不同？

否。如果汽车供应商或授权网络在汽车销售时或销售后不久，通过保险公司等第三方提供的延长保修单中设置服务与配件限制，这一事实基本上不影响对服

⁶ 问题 1 和问题 3 的根据是，购买合同或保修手册视为汽车制造商和经销商之间协议的一部分，因此能够根据《欧盟运行条约》第 101 条对其进行评估。问题 1 和问题 3 不适用于经销商是制造商集团的组成部分，即，经销商是制造商子公司的情形。

务与配件限制的评估。

通过第三方安排延长的保修计划不改变《汽车业补充指南》的相关分析。关键因素是服务与配件限制由选择性分销协议网络的一个或多个当事方所控制，⁷ 以及其实施是否有可能排斥独立运营商或关闭配件分销的替代性渠道。

4. 如果消费者在购车若干年后，从授权维修商或汽车供应商处购买的延长保修中设置了服务与配件限制，对服务与配件限制的评估是否将有所不同？

是。含有服务与配件限制的这类保修计划不大可能违反欧盟竞争规则。

授权经销商与消费者的接近程度在购车若干年后与新车销售时是大不相同的。因此，向车主提供延长保修产品与服务的替代性供应商，如连锁独立维修商和保险公司等，所面临的显著障碍相应减少。在该等情形下，即使车主从授权维修商或汽车供应商处购买的延长保修中设置了服务与配件限制，独立维修商也不大可能面对显著的排斥效果。⁸

5. 从另一成员国授权经销商购进汽车的消费者能否享受保修待遇？

从另一成员国授权经销商购进汽车的消费者应当享受保修待遇，尽管关于保修范围可能存在某些限制。

如果汽车供应商拒绝为从另一成员国授权经销商购进汽车的消费者提供保修，或未在协议中要求其授权维修商为从另一成员国授权经销商购进汽车的消费者提供保修服务，该行为构成了对销售的限制，相应的选择性分销协议有可能违反欧盟竞争规则。⁹

⁷ 通常情况下，该等服务与配件限制不大可能给保险公司带来任何利益。

⁸ 因此，该等保修计划不大可能导致选择性分销协议违反《欧盟运行条约》第 101 条。

⁹ 该等协议有可能违反《欧盟运行条约》第 101 条。该等协议不大可能享受《委员会（EU）第 330/2010 号条例关于对各类纵向协议及协同行为适用欧盟运行条约第 101 条（3）款》（Commission Regulation (EU) No 330/2010 of 20 April 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices, OJ L 102, 23.4.2010, pp. 1-7，英文官方文本参见：<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:EN:PDF>，下文简称“《纵向协议集体豁免条例》”）提供的豁免待遇，因为相关条款构成了该条例第 4 条（b）款和（c）款项下的对销售的限制。此外，参见《欧盟委员会关于纵向限制的指南》（European

同样理据适用于由于产品召回而提供的免费服务和工作，¹⁰ 也适用于消费者通过授权中间人购买汽车的情形。对从另一成员国授权经销商购进汽车的保修工作不得由于额外的管理手续而导致延迟。

但是，应当注意的是，保修条款在不同成员国可能有所不同。汽车供应商在设置建议价格时通常考虑特定保修条款的成本。对于出口到另一成员国的某辆汽车，汽车供应商可以合法地适用原始保修条款，而没有任何义务适用进口国更为有利的保修条款。

此外应当注意的是，如果某消费者购买了“残障人士出行计划”（mobility scheme），该计划在特定成员国的范围可能受到限制。

6. 对于不在保修范围的维修保养工作，汽车供应商要求使用特定供应商的配件（如：润滑油）*，但并未要求使用汽车供应商品牌配件，此时，对服务与配件限制的评估是否将有所不同？

通常情形下对该问题的回答是否定的。这一限制有可能违反欧盟竞争规则。

要求使用（而非仅仅是推荐）特定供应商的配件有可能排斥配件分销的替代性渠道。该等行为与要求不在保修范围的替换配件使用汽车制造商品牌配件为保修条件相似。但是，如果引起保修请求的事由与替代性供应商提供的特定配件的瑕疵之间存在因果关系，汽车供应商可以据此合法地拒绝给予保修。

租赁

Commission Guidelines on Vertical Restraints [2010] OJ C 130, pp. 1-46, 英文官方文本参见：<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:EN:PDF>，下文简称“《纵向限制指南》”）第 50 段以及脚注 4。最后，该等协议也不大可能符合《欧盟运行条约》第 101 条第(3)款规定的条件而获得个案豁免。参见欧盟法院 1985 年 12 月 10 日判决：Case 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches v. SA DK Investment and others*。

¹⁰ 对于消费者从其他成员国授权经销商处购买的汽车，如果出现产品召回而制造商未能完成相应的免费服务或工作，该行为有可能构成对销售的限制，相关选择性分销协议有可能违反欧盟竞争规则。

* 译者注 2：根据《汽车业集体豁免条例》的界定，“配件”（spare parts），指用于安装在汽车里或汽车上的，用来替换该汽车零部件（components）的产品，包括汽车所必需的润滑油，但不包括燃料。参见《汽车业集体豁免条例》第 1 条第 1 款（h）项。

企业间的租赁协议不适用欧盟纵向协议基本竞争规则，也不适用《汽车业集体豁免条例》。¹¹ 租赁企业和私人承租者之间的协议不属于《欧盟运行条约》第101条的规制范围。¹² 然而，下述问题多次被问及。

7. 如果某辆汽车是从与汽车供应商相关联的企业租赁的，该企业能否要求该等汽车的维修服务必须通过汽车供应商授权网络完成，同时/或者要求在维修服务中排他使用汽车供应商品牌配件？

是的，除非（或直到）协议方明确该等汽车的所有权将于承租合同到期时转移给承租者。

原则上，只要未明确汽车所有权将于承租合同到期时转移给承租者，汽车的残余价值与租赁企业的利益相关。租赁企业有权对通过授权网络完成维修服务并排他使用汽车供应商品牌配件的汽车赋予更高的价值。

相反，如果汽车所有权将确定转移（无论通过协议约定、相关法律规定、或由于承租者决定行使相关的选择权），租赁企业原则上不得对汽车的残余价值提出具体主张，因此无权限制承租者使用独立维修商或使用替代性配件。在该等情形下，租赁企业与通常的购买协议项下的买方地位相同。

配件

《汽车业集体豁免条例》规定的三类核心限制均与汽车配件供应相关。¹³ 关于对独立和授权维修商的配件供应，若干问题被问及。

8. 汽车供应商能否将同时购买锁定配件¹⁴和竞争性配件作为汽车维修商获得折扣的条件？

¹¹ 参见《纵向限制指南》第26段。

¹² 参见《汽车业集体豁免条例》第2条。

¹³ 参见《汽车业集体豁免条例》第5条。

¹⁴ 锁定配件是指仅能从汽车制造商或其授权网络购得的配件，参见《汽车业补充指南》第22段。

《汽车业集体豁免条例》或《汽车业补充指南》未涉及该问题。在某些情形下，条件折扣有可能构成违反欧盟竞争法的滥用支配地位行为。

在多数情形下，通过激励维修商提高某种品牌配件的销量，折扣是能够促进竞争的合法行为。但是，汽车供应商对于锁定配件拥有支配地位。如果汽车供应商将同时购买锁定配件和竞争性配件作为给予折扣的条件，可能意味着该汽车供应商利用其在某一市场上的支配地位，将该等支配地位传导至另一市场而获得不当优势。¹⁵

9. 汽车供应商能否要求授权维修商将替代性品牌配件与该汽车供应商品牌配件分别储存与陈列？

通常情形下，汽车供应商可以要求授权维修商将替代性品牌配件与汽车供应商品牌配件分别储存与陈列，条件是该等要求未导致维修商使用替代性品牌配件过于困难。

要求授权维修商有序储存与陈列配件是汽车供应商的合法权益，因为有序便捷的配件储存能够影响消费者对于品牌的认知。此外，对于汽车供应商承担费用的保修服务，要求授权维修商使用原厂配件是汽车供应商的合法权益。

但是，该等要求不应导致存货控制过于困难，增加储存面积，因而打击维修商使用替代性品牌配件。¹⁶ 比如，汽车供应商要求维修商为替代性品牌配件另设储存室，或不得将替代性品牌配件储存在工作区，均有可能构成了不正当的限制。

10. 授权维修商能否拒绝向独立维修商供应锁定配件？

¹⁵ 该行为可能违反《欧盟运行条约》第 102 条。关于《欧盟运行条约》第 102 条适用的一般性指南，参见《欧盟委员会适用〈欧共体条约〉第 82 条查处支配企业滥用型排他行为的执法重点指南》(Guidance on the Commission's enforcement priorities in applying Article 82 of the EC Treaty to abusive exclusionary conduct by dominant undertakings, OJ C-45 of 24.2.2009, pp. 7–20, 英文官方文本参见：<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:EN:PDF>，下文简称“《滥用支配地位执法重点指南》”)，特别是有关搭售和捆绑销售的内容。

¹⁶ 汽车供应商的要求如具有该等效果将有可能构成间接的不竞争义务，其行为需要根据《纵向限制指南》的相关部分进行竞争评估。

通常情形下，授权维修商可以单方拒绝向独立维修商供应锁定配件。如果某授权维修商仅仅单方拒绝向独立维修商供应配件，其行为不大可能违反欧盟竞争规则。

通常情形下，授权维修商向独立维修商供应配件是有利可图的。

如果某授权维修商由于某些原因单方拒绝向独立维修商供应配件，其行为不大可能违反欧盟竞争规则。¹⁷ 独立维修商通常应能够转而向其他授权维修商购买锁定配件。

但是，如果一个选择性分销体系的成员相互间达成协议不向独立维修商供应锁定配件，该协议有可能具有反竞争性。¹⁸

11. 在何种情形下汽车供应商将须要直接向独立维修商供应配件？

如果独立维修商基本上无法从授权维修商处购得锁定配件，汽车供应商拒绝直接向独立维修商供应配件将可能违反欧盟竞争规则。

汽车供应商向其授权维修商供应全线配件，用以维修和服务汽车供应商旗下品牌汽车。汽车供应商通常是锁定配件的唯一供应商。如果独立维修商无法从授权维修商和授权分销商处购得锁定配件，且汽车供应商拒绝直接向独立维修商供应该等配件，汽车供应商与其授权维修商和/或授权分销商之间的协议所可能导致的消极效果将被加强。¹⁹ 特别是，无法获得锁定配件将削弱独立运营商的市场地位，最终导致消费者福利损失。

12. 如果独立维修商使用独立配件经销商作为购买代理人，汽车供应商能否阻止其授权配件分销网络向该等独立维修商供货？

¹⁷ 首先，单方行为不构成《欧盟运行条约》第 101 条第（1）款所规制的协议。其次，单个授权经销商不大可能被认定为拥有支配地位，因此，其行为不适用《欧盟运行条约》第 102 条。

¹⁸ 该协议有可能违反《欧盟运行条约》第 101 条。此外应当注意的是，汽车供应商如果限制其授权网络向独立维修商供应配件，则构成了《汽车业集体豁免条例》第 5 条（a）款所禁止的核心限制，因而有可能违反第 101 条。

¹⁹ 这导致协议有可能违反《欧盟运行条约》第 101 条。此外，在某些情形下，如果独立运营商无法从授权维修商处购得锁定配件，汽车供应商拒绝供应该等配件将可能违反《欧盟运行条约》第 102 条。

通常情形下，如果独立维修商使用独立配件经销商作为购买代理人，汽车供应商不得阻止其授权配件分销网络向该等独立维修商供货。如果某授权配件经销商单方决定不向使用代理人的独立维修商供应配件，该行为不违反欧盟竞争规则。但是，如果汽车供应商指示其配件经销商不得向代理人供货，则该分销协议有可能违反欧盟竞争规则。

多数汽车供应商通过质量型选择分销体系销售其配件。为《汽车业集体豁免条例》之目的，独立维修商被视为配件的最终用户。²⁰ 如果汽车供应商指示其配件经销商不得向独立维修商的代理人供货，该行为构成对消极销售的限制，具有反竞争性。

代理人原则上被视为协议方的延伸。真实的代理人必须根据本人的指令购买确定量的商品，且不得转售其从选择性分销体系中购得的商品。因此，对有意购买配件再行转售的企业，汽车供应商有权要求其分销体系的成员不得向其供货。

电子工具

市场上有两类电子诊断和维修工具。第一类是由第三方制造但由汽车供应商营销的适用于特定品牌汽车的电子工具，第二类是适用于多品牌汽车的电子工具。涉及两类电子工具的问题均被提及。

13. 汽车供应商与其授权维修网络成员的协议能否规定，该网络成员完成维修工作时必须使用特定的电子诊断和维修工具或设备，即使能够从其他渠道获得等同的工具或设备？

通常情形下对该问题的回答是肯定的。该等限制不大可能违反欧盟竞争规则。²¹

汽车制造商和工具制造商就汽车制造商授权维修网络使用共同工具达成协议，将有可能实现规模经济。使用共同工具还有助于就技术问题更为容易地找到

²⁰ 参见《汽车业集体豁免条例》第5条（a）款。

²¹ 《汽车业补充指南》详细阐述了工具制造商和汽车供应商的关系，参见《汽车业补充指南》第23-24段。

共同解决方案。此外，所有技术人员使用共同工具能使培训更为便捷。因此，在多数情形下，明示要求授权维修商必须使用特定工具是可以接受的质量标准。²²

14. 《汽车业补充指南》就获取技术信息所提供的指导，是否适用于工具制造商希望获取该等信息以制造多品牌维修工具的情形？

否。在评估保留技术信息是否有可能违反欧盟竞争规则时，《汽车业补充指南》将最终用于汽车维修与保养的技术信息与用于其他用途（如：工具制造）的技术信息相区别。²³

对于独立维修商获取技术信息和工具，《汽车业补充指南》旨在避免汽车制造商就其控制且无法从其他渠道获得的关键投入品，对授权维修商和独立维修商实施差别待遇。²⁴《汽车业补充指南》旨在保证独立维修商与授权网络成员以同等条款获取特定品牌的维修工具。

汽车制造商与工具制造商之间的协议一体适用欧盟普通竞争规则，应当根据该等规则加以评估。²⁵

获取技术信息

尽管《汽车业补充指南》就该领域给出了详细阐述，²⁶ 与获取技术信息相关的安全与防盗、价格、汽车保养服务记录等若干问题依然被反复问及。

15. 汽车制造商能否基于安全或防盗原因拒绝独立运营商获取技术信息？

假设某汽车制造商是其旗下所有品牌汽车全部技术信息的唯一供应源，该制造商有关技术信息供应的协议不能享受《汽车业集体豁免条例》设置的安全港待

²² 因此，该限制将不会导致汽车制造商和维修商的协议违反《欧盟运行条约》第 101 条第（1）款。

²³ 参见《汽车业补充指南》第 65 段，特别是第 65 段（d）项。

²⁴ 在该等情形下，授权维修商协议属于《欧盟运行条约》第 101 条的规制范围。

²⁵ 汽车供应商与工具制造商应当根据《欧盟运行条约》第 101 条和第 102 条，特别是《纵向协议集体豁免条例》和《纵向限制指南》评估其协议。

²⁶ 参见《汽车业补充指南》第 62 段。

遇，则对该问题的回答基本上是否定的。在该等情形下，制造商的市场地位近乎垄断。基于安全或防盗原因而断然拒绝独立运营商获取技术信息的要求通常违反了欧盟竞争规则。

原则上，汽车制造商作为唯一供应源被要求向独立运营商提供技术信息。仅在极为特殊的情形下，基于安全或防盗原因而拒绝提供技术信息才有可能被正当化。²⁷ 在个案中需要考察的因素如下。

所涉信息的范围

独立维修商通常熟悉与汽车安全相关的系统，包括轮胎、转向装置、制动器、减震器等，曾应对与该等系统有关的工作而并未导致与安全驾驶有关的负面后果。基于安全原因对提供该等信息设置限制通常不能被认定为正当的。²⁸

是否存在限制性较小的保障措施

安全：对于独立维修商不熟悉的但与安全有关的系统，如某特定车型的高压电子系统、或碳纤维复合材料车身板件更换技术，如果需要限制独立维修商获取相关技术信息，汽车制造商应当采取能够达到目的但限制性最小的措施。比如，要求独立维修商参与特定系统或技术的相关培训。当汽车制造商或代表汽车制造商的经营者提供该等培训时，不得要求独立维修商参加超过其应对相关系统或掌握相关技术所需的、额外的、非必要的培训。

防盗：对于与防盗有关的信息，查阅刑事记录在通常情形下是一种恰当、限制性较小的保障措施。

16. 如果某授权维修商购买一定量的汽车制造商品牌配件或工具，该汽车制造商能否对该授权维修商给予技术信息的折扣或返款？

《汽车业集体豁免条例》或《汽车业补充指南》均未回答这一问题。在某些

²⁷ 如《汽车业补充指南》所解释的，拒绝提供技术信息通常可能导致汽车供应商与其授权修理商之间的协议违反《欧盟运行条约》第 101 条。参见《汽车业补充指南》第 63 段。汽车供应商可能认为，在某些情形下，即使对某些信息做出保留其协议也有可能符合《欧盟运行条约》第 101 条第（3）款规定的条件。但是，对于近乎垄断的市场地位，前述协议将很难满足相关的个案豁免条件。

²⁸ 因此，该等行为不大可能符合《欧盟运行条约》第 101 条第（3）款规定的条件。

情形下，该行为有可能构成滥用支配地位，因而违反欧盟竞争规则。

汽车制造商有可能是其旗下品牌汽车全部技术信息的唯一供应源。以维修商购买一定量的汽车制造商品配件或工具为条件，给予技术信息的折扣或返款，该行为可能意味着汽车制造商利用其在某一市场上的支配地位，将该等支配地位传导至另一市场而获得不当优势。²⁹

17. 汽车供应商和/或其授权维修商能否拒绝独立维修商获得汽车维修服务记录的纸质版或电子版，或拒绝独立维修商对该等记录进行更新？

在汽车供应商和/或其授权维修商是其品牌汽车综合信息的唯一供应源的情形下，对该问题的回答是否定的。汽车供应商和/或其授权维修商如果通过协议安排，拒绝独立维修商获得服务记录，则该等协议有可能违反欧盟竞争规则。

为实施《汽车业补充指南》之目的，现有维修服务记录被视为技术信息，无论其以何种形式存在。该等记录使维修商能够识别所需完成的工作，并因此能够及时完成汽车服务。

缺失的维修服务记录有可能降低汽车的残余价值，导致是否符合保修条款难以证明。因此，如果独立维修商不能更新汽车维修服务记录，将阻止消费者使用独立维修商，因此导致独立维修商被实质排斥。

加入授权网络

根据《汽车业补充指南》提出的原则，³⁰ 在《汽车业集体豁免条例》安全港之外，授权维修网络通常应当向所有符合相关质量标准的企业开放。³¹ 然而，问题是某些授权网络的入网条件在性质上是否能够被认定为质量型标准。³²

²⁹ 关于《欧盟运行条约》第 102 条适用的一般性指南，参见《滥用支配地位执法重点指南》。

³⁰ 在多数情形下，汽车制造商授权维修网络在相关市场上的份额有可能超过 30%的安全港标准。

³¹ 参见《汽车业补充指南》第 70-71 段。

³² 如果协议方市场份额不超过 30%，且符合《集体豁免条例》规定的各项条件，选择性分销协议即享受集体豁免的待遇。参见《汽车业补充指南》第 46 段。此外，无论协议方的市场份额，纯质量型选择性分销协议不违反《欧盟运行条约》第 101 条。参见《汽车业补充指南》第 43 段。

18. 如果某维修商是竞争品牌汽车的授权维修商，汽车供应商能否拒绝该维修商加入其授权维修网络？

当评估《汽车业集体豁免条例》安全港之外的协议时，对该问题的回答基本上是否定的。该等安排有可能导致相关协议违反欧盟竞争规则。

在绝大多数情形下，汽车供应商使用质量型标准选择其授权维修商。³³ 这里的问题是，如果维修商是竞争品牌汽车的授权维修商，汽车供应商拒绝该等维修商加入其授权维修网络是否构成质量型标准。对该问题的回答取决于该等要求是否客观，是否服务性质所必需的。品牌汽车的维修服务应当由维修商独家完成，且维修商不得同时维修其他品牌汽车，该等要求并非品牌汽车维修服务的性质所必需的。因此，该等义务通常被认定为非质量型标准，有可能限制相关市场（即，所涉品牌汽车的维修保养服务市场）的竞争。

³³ 质量型选择性分销协议原则上不违反《欧盟运行条约》第 101 条，参见脚注 32。