



机动车领域竞争法的近期动态

让-克里斯托弗·莫热 (Jean-Christophe MAUGER)

欧盟委员会竞争总司E4单元

欧盟-中国商务部竞争周

2016年10月，海口

概要

- I 概述适用于机动车领域的欧盟竞争规则
- II 回顾适用于机动车领域纵向协议的制度
- III 监测和执行的近期动态

I 适用于机动车领域的欧盟竞争规则

适用规则

横向协议：

合作

- o 第2821/71号条例：关于第101条第3款的适用
- o 研发集体豁免（第1217/2010号条例）
- o 专业化集体豁免（第1218/2010号条例）
- o 指引（2011）
- o 技术转让协议规则

卡特尔

- o 2006年宽恕通知
- o 罚款的设定——2006年指引

纵向协议

- o 一般规则——第330/2010号条例及指引
- o 第461/2010号条例中列出了行业特有的三个硬核规定作为补充
- o 补充指引中的额外指引和常见问题解答

滥用支配地位：

- o 2009年通告——欧委会执行重点指引

II 回顾适用于机动车领域纵向协议的制度

- 运作部门
- 修订流程
- 回顾的主要动力
- 回顾的结果

机动车领域纵向协议制度回顾——由欧委会的部门负责

竞争总司

- 四个主要领域的责任：反托拉斯、并购、卡特尔、国家援助
- 决策受到位于卢森堡的欧洲法院的审查
- 总部位于布鲁塞尔
- 约有1千名人员
- 政治领导人是欧盟竞争委员玛格丽特·维斯塔格（Margrethe Vestager）
- 服务领导人是欧盟竞争总司司长约翰尼斯·雷顿伯格（Johannes Laitenberger）
- 运作司E：基础工业、制造业及农业

机动车领域纵向协议制度回顾——修订流程

“智慧型监管”——流程的重要性

- 2008年评估报告
- 2009年框架圆桌会议
- 2009年影响评估

欧委会其他部门的职能

- 来自其他部门的投入，包括商业和消费者事务部
- 由欧委会委员集体投票

欧洲议会的职能

- 无否决权，但其意见极受重视

利益方

- 利益方的正式协商流程

机动车领域纵向协议制度回顾——主要动力：需要反映竞争条件

销售市场

汽车的供应和分销

竞争极强

✓价格

✓创新

✓消费者的选择

没有重大的集中趋势

没有特别的竞争问题

售后市场

提供修理和维护服务/备用件分销

从结构上看竞争较少

⇒ 汽车厂商在特定的关键投入上拥有准垄断地位

⇒ 来自独立修理商和零件供应商的竞争必不可少

⇒ 需要保持授权网络的开放

机动车领域纵向协议制度回顾——结果

销售市场

汽车的供应和分销

一般制度适用（第330/2010号条例）

选择性分销的集体豁免最高可达市场份额的30%——在大部分情况下不太可能超过这个数字

废除了“经销商保护”的旧规则

给予厂商更多自由来决定其经销商是否可以销售其他品牌

地点条款集体豁免——因此经销商无法随意设立销售点

售后市场

提供修理和维护服务/备用件分销

一般制度适用，但附加其他条款——维持了备用件分销的三个特定硬核条款

选择性分销的集体豁免最高可达市场份额的30%——在大部分情况下很可能超过这个数字

⇒ 须在集体豁免以外检查大多数协议

补充指引中清楚给出了滥用保修条款、获得技术信息和接入授权维修网络的说明

III 监测和执行的显著动态

审查的主要领域

汽车修理

确保授权网络保持开放

避免排挤独立修理商

确保不滥用保修条款来阻止在独立领域修理汽车

确保独立修理商获得技术信息

备用件

保护备用件制造商进入机动车售后市场的渠道，从而确保独立和授权修理商以及零件批发商都能继续得到相互竞争的备用件品牌

显著动态——向独立修理商提供技术信息

2007年9月13日欧委会决议

COMP/39140-39143 ——戴姆勒-克莱斯勒、菲亚特、丰田、欧宝

- o 汽车厂商与授权修理商之间关于限制将技术信息发布给独立修理商的协议
- o 一些信息完全保密，提供给独立修理商的电子工具级别降低，不提供实用的修理诀窍，定价可以过高
- o 风险：将这些企业排挤出汽车售后市场
- o 救济措施：澄清技术信息的概念，汽车厂商承诺将技术信息发布给独立修理店

显著动态——进入授权分销网络

2012年6月14日欧洲法院关于案件C-158/11的判决

- o 将法国翻案法院作为初步裁决的参考依据
 - o 尽管Auto 24符合质量标准，但**法国捷豹路虎**拒绝接受其成为分销商
 - o 捷豹路虎辩称由于自己实行一个量化的选择性分销系统，可以排除Auto 24
 - o Auto 24辩称有权进入分销网络，因为若要得到集体豁免的好处，选择性分销必须基于统一适用的客观合理标准
 - o 法院的裁决支持捷豹路虎：选择性分销标准的内容必须能得到验证，但这些标准不必统一
- ⇒ 这似乎确认了欧委会的说法：不管产品的性质和选择条件如何，选择性分销协议都可得到集体豁免

显著动态——部件供应卡特尔

案件COMP/39748——汽车线束

- o 2013年7月10日决议
- o 对象：属于5项交易的10个法人实体
- o 违规行为：协调价格，分配供应
- o 罚金总额：1亿4千179万1千欧元

案件COMP/39922 轴承

- o 2014年3月19日决议
- o 对象：两家欧洲公司和四家日本公司
- o 违规行为：协调价格，在报价邀请和年度降价上串谋，交换敏感信息
- o 罚金总额：9亿5千3百万欧元

显著动态——西班牙竞争管理局指称汽车经销中存在串谋

西班牙竞争管理局（“全国市场与竞争委员会”）在2013和2014年采取的行动：

- o 全国市场与竞争委员会针对沃尔沃、奥迪、西亚特、大众、日产、丰田、路虎、现代和欧宝等众多品牌的经销商提起违规诉讼
- o 委员会怀疑被调查的公司在分销市场上操纵价格和其他销售条件并共享敏感信息，因此违反了《西班牙竞争法》第1条（相当于《欧盟运作条约》第101条）的规定
- o 背景——与其他行业（建筑材料）类似，由于西班牙经济衰退，出现强大降价压力

显著动态——法国竞争管理局关于备用件的规定

法国管理局于2011-2012年对车辆的修理和维护以及备用件的分销开展行业调查：

- o 建议开放车身板件等零件供应市场，在第三方制造商出于维修之用（复制）这些零件时取消设计保护。备用件供应商应有可能在开放市场上出售这些零件
- o 目前这些规则在欧盟成员国之间各不相同——如果有设计保护，零件价格一般贵得多

结论

欧委会和各国竞争管理局都在积极执行竞争规则。

这些执行措施同时发生在从部件供应到汽车分销和修理的供应链上下游。

由于根据不同市场的竞争强度调节规则执行力度，机动车行业的纵向协议新制度应使监管变得更加容易。

可见备件等特定市场的严格监管继续限制着自由竞争。