

Komisjoni teatis

Täiendavad suunised vertikaalsete piirangute kohta mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/C 138/05)

I. SISSEJUHATUS

1. Suuniste otstarve

- (1) Käesolevates suunistes sätestatakse mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes sisalduvate vertikaalsete piirangutega seoses tekkivate konkreetsete küsimuste hindamise põhimõtted vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu⁽¹⁾ artiklile 101. Suunistega täiendatakse komisjoni määrust (EL) nr 461/2010 (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris)⁽²⁾ (edaspidi „mootorsõidukite grupierandi määrus“) ning nende eesmärk on aidata ettevõtjatel selliseid kokkuleppeid ise hinnata.
- (2) Suunistes täpsustatakse eeskätt küsimusi, mis on eriti olulised mootorsõidukisektori seisukohast, sealhulgas komisjoni 20. aprilli 2010 määruse (EL) nr 330/2010 (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes)⁽³⁾ (edaspidi „üldine vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrus“) teatavate sätete tõlgendamise küsimusi. Suunistega ei piirata üldiste vertikaalsete piirangute suuniste⁽⁴⁾ kohaldatavust. Seetõttu tuleks neid käsitleda koostöös üldiste vertikaalsete piirangute suunistega ja nende täiendusena.
- (3) Käesolevaid suuniseid kohaldatakse nii vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuste suhtes, on seotud tingimustega, mille alusel kokkuleppeosalised võivad osta, müüa või edasi müüa mootorsõidukite varuosi ja/või pakkuda remondi- ja hooldusteenuseid, ning vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuste suhtes, mis on seotud tingimustega, mille alusel kokkuleppeosalised võivad osta, müüa või edasi müüa uusi mootorsõidukeid. Vastavalt suuniste II jaos selgitatule kohaldatakse viimati nimetatud kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuste suhtes komisjoni 31. juuli 2002. aasta määruse EÜ) nr 1400/2002

((asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris⁽⁵⁾) asjaomaseid sätteid kuni 31. maini 2013. Seetõttu hakatakse kohaldama kõnealuseid suuniseid uute mootorsõidukite ostmist, müüki ja edasi müümist käsitlevate vertikaalsete kokkulepete ning kooskõlastatud tegevuste suhtes alles alates 1. juunist 2013. Käesolevaid suuniseid ei kohaldata muude sektorite vertikaalsete kokkulepete suhtes kui mootorsõidukite sektor ning siin esitatud põhimõtteid ei pruugita kasutada teiste sektorite kokkulepete hindamisel.

- (4) Käesolevate suunistega ei piirata võimalikku aluslepingu artikli 102 samaaegset kohaldamist mootorsõidukite sektori vertikaalsete kokkulepete suhtes ega selliste vertikaalsete kokkulepete suhtes artikli 101 kohaldamist käsitlevaid Euroopa Liidu Kohtu võimalikke tõlgendusi.
- (5) Kui ei ole sätestatud teisiti, hõlmavad suunistes esitatud analüüsid ja väited kõiki kaubandustasandeid. Mõisteid „tarnija“ ja „turustaja“⁽⁶⁾ kasutatakse kõikidel kaubandustasanditel. Üldisele vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrusele ja mootorsõidukite grupierandi määrusele viidatakse ühiselt kui grupierandi määrustele.
- (6) Käesolevates suunistes esitatud norme tuleb iga juhtumi suhtes kohaldada nii, et võetaks arvesse üksikjuhtumi tegevvõimalikke ja õiguslikke asjaolusid. Komisjon kohaldab⁽⁷⁾ käesolevaid suuniseid mõistlikult ja paindlikult ning suuniste jõustamis- ja turujärelevalvetegevuse käigus omandatud kogemusi arvestades.
- (7) Konkurentsi jõustamise ajalugu kõnealuses sektoris näitab, et teatavate piiranguteni võib jõuda kas sõnaselgete otseste lepinguliste kohustuste või kaudsete kohustuste või vahendite kaudu, mis ikkagi toovad kaasa samasuguse konkurentsi vastase toime. Tarnija, kes soovib turustaja konkureerivat käitumist mõjutada, võib kasutada näiteks ähvardusi või hirmutamist, hoiatusi või karistusi. Tarnijad võivad viivitada või peatada tarneid või ähvardada lõpetada

⁽¹⁾ Alates 1. detsembrist 2009 on EÜ asutamislepingu artiklist 81 saanud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 101 ja EÜ asutamislepingu artiklist 82 Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 102. Kõnealused artiklipaarid on sisult identsed. Käesolevates suunistes tuleks viiteid ELi toimimise lepingu artiklitele 101 ja 102 käsitada vajaduse korral viidetena EÜ asutamislepingu artiklitele 81 ja 82. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti terminoloogiasse teatavaid muudatusi: „ühendus“ asendati „liiduga“ ja „ühisturg“ „siseturuga“. Käesolevates suunistes kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

⁽²⁾ ELT L 129, 28.5.2010, lk. 52.

⁽³⁾ ELT L 102, 23.4.2010, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT C 130, 19.5.2010, lk 1.

⁽⁵⁾ EÜT L 203, 1.8.2002, lk 30.

⁽⁶⁾ Jaekaubanduse tasandi turustajatele viidatakse sektoris ühiselt kui „vahendajatele“.

⁽⁷⁾ Liidu konkurentsieskirjade ajakohastamisest alates on analüüside eest põhiliselt vastutavad kokkuleppeosalised. Komisjon võib siiski omal algatusel või kaebuse alusel kontrollida Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 järgimist.

lepingud turustajatega, kes müüvad välistarbijatele või ei suuda asjakohasest hinnatasemest kinni pidada. Kokkuleppeosaliste vahelised läbipaistvad suhted vähendavad tavaliselt ohtu, et tootjaid kahtlustatakse sellise kaudse surve avaldamises konkurentsiga kokkusobimatute tulemuste saavutamiseks. Käitumisjuhendite järgimine on üks võimalus, kuidas saavutada kokkuleppeosaliste vahelistes kaubandussuhetes suuremat läbipaistvust. Kõnealustes juhendites võidakse muu hulgas sätestada lepingu lõpetamisest teatamise tähtaeg, mille kindlaksmääramise aluseks võib olla lepingu kehtivusaeg; õigustatud põhjendusega enneaegse lõpetamise puhul vahendajate tehtud suhtespetsiifiliste investeeringute hüvitamine; samuti vaidluste lahendamisel alternatiivse mehhanismina vahekohtu kasutamine. Juhul kui tarnija inkorporeerib sellise juhendi turustajate või remonditöökodadega sõlmivatessse lepingutesse, teeb selle avalikult kättesaadavaks ning järgib selle sätteid, peetakse seda asjakohaseks teguriks tarnija käitumise hindamisel konkreetse juhtumi puhul.

2. Suuniste ülesehitus

(8) Suuniste ülesehitus on järgmine:

- a) mootorsõidukite grupierandi määruse reguleerimisala ja seos üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrusega (II jagu);
- b) mootorsõidukite grupierandi määruse lisätete kohaldamine (III jagu);
- c) konkreetsete piirangute käsitlemine: ühe kaubamärgi pealesurumine ja valikuline turustamine (IV jagu).

II. MOOTORSÕIDUKITE GRUPIERANDI MÄÄRUSE REGULEERIMISALA JA SEOS ÜLDISE VERTIKAALSETE KOKKULEPETE GRUPIERANDI MÄÄRUSEGA

- (9) Artikli 4 kohaselt hõlmab mootorsõidukite grupierandi määrus vertikaalseid kokkuleppeid, mis on seotud mootorsõidukite varuosade ostmise, müügi või edasimüügiga ning mootorsõidukite remondi ja hooldusega.
- (10) Mootorsõidukite grupierandi määruse artikliga 2 pikendatakse määruse (EÜ) nr 1400/2002 asjaomaste sätete kehtivust 31. maini 2013, niivõrd kui need on seotud uute

mootorsõidukite ostmist, müüki või edasimüüki käsitlevate vertikaalsete kokkulepetega. Mootorsõidukite grupierandi määruse⁽¹⁾ artikli 3 kohaselt hõlmab 1. juunist 2013 uute mootorsõidukite ostu, müüki ja edasimüüki käsitlevaid vertikaalseid kokkuleppeid üldine vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrus.

- (11) Uute mootorsõidukite turu ning varuosade ja mootorsõidukite järelturu eristamine uues õiguslikus raamistikus kajastab turgudel valitsevaid erinevaid konkurentsitingimusi.
- (12) Komisjoni 28. mai 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1400/2002 toimimise arenguaruandes⁽²⁾ ja komisjoni 22. juuli 2009. aasta teatises, milles käsitletakse mootorsõidukisektori tulevast konkurentsioiguslikku raamistikku⁽³⁾ sisalduva turuanalüüsi põhjal näib, et puuduvad märkimisväärsed konkurentsi puudujäägid, mis eristaksid uute mootorsõidukite turustussektorit muudest majandusharudest ja mis nõuaksid erinevate ja rangemate eeskirjade kohaldamist kui need, mis on sätestatud üldises vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruses. Sellest tulenevalt 30 %⁽⁴⁾ turuosa piirangu kohaldamine, teatavate vertikaalsete kokkulepete suhtes erandi tegemata jätmine ja tingimused, mis on sätestatud üldises vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruses, tagavad üldjuhul selle, et uute mootorsõidukite müügi alased vertikaalsed kokkulepped on kooskõlas aluslepingu artikli 101 lõikega 3, ilma et oleks vaja täiendavaid sektori suhtes kohaldatavaid nõudeid.
- (13) Selleks et turuosalistel oleks aega kohaneda üldise korraga, eelkõige seoses suhtespetsiifiliste pikaajaliste investeeringutega, pikendatakse määruse (EÜ) nr 1400/2002 rakendatavust 31. maini 2013 nende nõuete osas, mis on seotud uute mootorsõidukite ostmiseks, müügiks või edasimüügiks sõlmitud vertikaalsete kokkulepetega. Neid määruse (EÜ) nr 1400/2002 sätteid, mis on seotud nii kokkulepetega, mis käsitlevad uute mootorsõidukite müüki, kui ka

⁽¹⁾ Määruse (EÜ) nr 1400/2002 aegumine ja selle asendamine käesolevates suunistes selgitatud uue õigusliku raamistikuga ei eelda iseeneest olemasolevate lepingute lõpetamist. Vt näiteks Euroopa Kohtu 7. septembri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-125/05 *Vulcan Silkeborg A/S vs. Skandinavisk Motor Co. A/S*. EKL I 2006, lk 7637.

⁽²⁾ SEK(2008) 1946.

⁽³⁾ KOM(2009) 388.

⁽⁴⁾ Vastavalt vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artiklile 7 on kõnealuse turuosa künnise arvutamise aluseks tavaliselt turu müügi-väärtuse andmed või kui selline teave ei ole kättesaadav, võib kasutada muudel usaldusväärsel turgu käsitlevatel andmetel põhinevaid hinnanguid, sealhulgas turu müügi-mahud. Sellega seoses võtab komisjon arvesse asjaolu, et uute mootorsõidukite turustamisel arvutab tööstus turuosa praegu tarnijate poolt asjaomasel turul müüdüd mootorsõidukite arvu alusel, mis hõlmab ka mootorsõidukite, mida ostjad peavad omaduste, hinna ja kasutusotstarbe tõttu omavahel asendatavateks või vahetatavateks.

kokkulepetega, mis käsitlevad mootorsõidukite varuosade ostmist, müüki ja edasimüüki ning/või nende remondi- ja hooldusteenuste pakkumist, kohaldatakse 1. juunist 2010 kuni 31. maini 2013 ainult esimesena nimetatud lepingute suhtes. Sel ajal ei kasutata käesolevaid suuniseid määruse (EÜ) nr 1400/2002 sätete tõlgendamiseks. Selle asemel tuleks tugineda nimetatud määruse selgitavale brošüürile ⁽¹⁾.

(14) Seoses vertikaalsete kokkulepetega, mis käsitlevad tingimusi, mille alusel kokkuleppeosalised võivad osta, müüa või edasi müüa mootorsõidukite varuosi ja/või pakkuda mootorsõidukite remondi- ja hooldusteenuseid, kohaldatakse 1. juunist 2010 mootorsõidukite grupierandi määrust. See tähendab, et nimetatud määruse artikli 4 kohase erandi kohaldamiseks peavad need kokkulepped mitte ainult vastama erandi andmise tingimustele üldise vertikaalse grupierandi määruse kohaselt, vaid ei tohi sisaldada mis tahes tõsiseid konkurentsipiiranguid, millele üldiselt viidatakse kui raskekujulistele piirangutele, need on loetletud mootorsõidukite grupierandi määruse artiklis 5.

(15) Remondi- ja hooldusteenuste ning varuosade müügi turgude kaubamärgispetsiifilise laadi tõttu on konkurents nendel turgudel väiksem kui uute mootorsõidukite müügi turul. Kui mootorsõidukite töökindlus on tänu tehnoloogia arengule kasvanud ja teenindusvälp pikenenud, siis üksikute remondi- ja hooldustööde hinna suurenemine on sellest suundumusest kiirem. Varuosade turgudel pakuvad tootja kaubamarki kandvad varuosad konkurentsi neile, mida tarnivad originaalvaruosade tarnijad ja teised osapooled. See säilitab nimetatud turgudel hinnasurve, mis hoiab hinnad kõrgel ka remondi- ja hooldusteenusteturgudel, kuna varuosad moodustavad suure osa tavapärase remondi kuludest. Lisaks sellele moodustavad remondi- ja hooldusteenused väga suure osa tarbija kõigist mootorsõidukitele tehtavatest kuludest, mis iseenesest kujutab märkimisväärset osa keskmise tarbija eelarvest.

(16) Selleks et tegeleda konkreetsete konkurentsiküsimustega, mis tekivad mootorsõidukite järelturgudel, on üldist vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrust täiendatud kolme täiendava raskekujulise piiranguga mootorsõidukite grupierandi määruks, mida kohaldatakse kokkulepete suhtes, mis käsitlevad mootorsõidukite remondi- ja hooldusteenuseid ning varuosade tarnimist. Kõnealust kolme täiendavat

raskekujulist piirangut käsitlevad lisasuunised on esitatud III jaos.

III. MOOTORSÕIDUKITE GRUPIERANDI MÄÄRUSE LISASÄTETE KOHALDAMINE

(17) Kokkulepete suhtes ei saa grupierandit kohaldada juhul, kui need sisaldavad raskekujulisi piiranguid. Need piirangud on esitatud üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artiklis 4 ja mootorsõidukite grupierandi määruse artiklis 5. Sellise piirangu lisamine kokkuleppesse annab alust eeldada, et kokkulepe kuulub artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse. Samuti annab see alust eeldada, et kokkulepe ei vasta tõenäoliselt artikli 101 lõike 3 esitatud tingimustele, mistõttu grupierandit ei kohaldata. See on siiski ümberlükatav oletus, mis jätab ettevõtjatele võimaluse paluda konkreetset juhul majanduslikul tõhususel põhinevat kaitset aluslepingu artikli 101 lõike 3 kohaselt.

(18) Komisjoni üks mootorsõidukisektori konkurentsipoliitika eesmärgi on kaitsta varuosade tootjate juurdepääsu mootorsõidukite järelturgudele, tagades nõnda selle, et varuosade konkureerivad kaubamärgid on endiselt kättesaadavad nii sõltumatutele ja volitatud remonditöökodadele kui ka varuosade hulgimüüjatele. Selliste osade kättesaadavus on tarbijatele väga kasulik eelkõige seetõttu, et tihti on autotootja müüdavate ja alternatiivsete varuosade hinnad märkimisväärselt erinevad. Sõidukitootja kaubamärgiga varuosade alternatiivid (originaalvaruosade tootja osad) hõlmavad osi, mida toodavad ja müüvad originaalvaruosade tarnijad (originaalvaruosade tarnija osad), samas kui teisi originaalosaladega võrdväärse kvaliteediga osi toodab võrdväärse kvaliteediga osade tootja.

(19) Originaalosalad või -seadmed on osad või seadmed, mis on toodetud vastavalt sõiduki tootja poolt kõnealuse sõiduki monteerimiseks vajalike osade või seadmete tootmiseks ette nähtud spetsifikatsioonidele ja tootmisstandarditele. Siia kuuluvad osad või seadmed, mis on toodetud samal tootmisliinil kui originaalosalad või -seadmed. Kuni vastupidise tõestamiseni eeldatakse, et osad on originaalosalad, kui osade tootja tõendab, et osade kvaliteet vastab kõnealuse sõiduki monteerimiseks kasutatud osade kvaliteedile ning et need on toodetud vastavalt sõiduki spetsifikatsioonidele ja tootmisstandarditele. (Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta) (raamdirektiiv) ⁽²⁾ artikli 3 lõige 26).

⁽¹⁾ Komisjoni 31. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1400/2002 selgitav brošüür – Mootorsõidukite turustamine ja teenindus Euroopa Liidus.

⁽²⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

- (20) Selleks, et varuosi peetaks võrdväärse kvaliteediga varuosadeks, peavad need olema piisavalt kõrge kvaliteediga, et nende kasutamine ei kahjustaks kõnealuse volitatud võrgustiku mainet. Nagu ka muude valikustandardite puhul, võib sõidukitootja esitada tõendeid, selle kohta, et teatav varuosad ei vasta sellele tingimusele.
- (21) Üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi artikli 4 punkti e kohaselt on tegemist raskekujulise piiranguga, kui osade tarnija ja neid osi teiste toodete valmistamiseks kasutava ostja vahelise kokkuleppega takistatakse või piiratakse osade tarnija võimet müüa komponente lõppkasutajatele ning sõltumatutele remondi- ja hooldustöökodadele, kellele ostja ei ole usaldanud oma kaupade parandamist ega hooldamist. Mootorsõidukite grupierandi artikli 5 punktides a, b ja c sätestatakse kolm täiendavat raskekujulist piirangut kokkulepete suhtes, mis käsitlevad varuosade tarnimist.
- (22) Mootorsõidukite grupierandi määruse artikli 5 punktis a käsitletakse mootorsõidukite varuosade müügi piirangut valikulise turustusüsteemi liikmete poolt sõltumatutele remonditöökodadele. Nimetatud säte puudutab eelkõige teatavate varuosade kategooriat, millele vahel viidatakse kui vaid ühelt tootjalt saadaolevatele osadele ning mida on võimalik hankida üksnes sõiduki tootjalt või tootja volitatud võrgustiku liikmetelt. Juhul kui tarnija ja turustaja lepivad kokku, et selliseid osi ei tohi sõltumatutele remonditöökodadele tarnida, sulgeks selline kokkulepe tõenäoliselt remonditöökodadele remondi- ja hooldusteenuste turu ning oleks vastuolus aluslepingu artikliga 101.
- (23) Mootorsõidukite grupierandi määruse artikli 5 punktis b käsitletakse mis tahes otsest või kaudset piirangut, mille osas varuosade, remonditööriistade, diagnostika- ja muude seadmete tarnija ja mootorsõidukite tootja kokku on leppinud ning millega piiratakse tarnija võimalusi müüa neid kaupu või teenuseid volitatud ja/või sõltumatutele turustajatele ja remonditöökodadele. Koostisosade tarnijate ja mootorsõidukite tootjate vahel sõlmitud nn töövahenditega seotud korraldused on üks näide võimaliku sarnase kaudse piirangu kohta. Siinkohal tuleks järgida komisjoni 18. detsembri 1978. aasta teatist hinnangu andmise kohta teatavatele alltöövõtulepingutele vastavalt EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõikele 1⁽¹⁾. Tavaliselt ei kohaldata aluslepingu artikli 101 lõiget 1 kokkuleppe suhtes, mille kohaselt mootorsõiduki tootja varustab koostisosa tootjat teatavate osade tootmiseks vajalike töövahenditega, osaleb tema toote arenduskulude rahastamises või panustab vajalikesse⁽²⁾ intellektuaalomandi õigustesse ja oskusteabesse

ning ei luba sellist panust järelturul otse müüdavate varuosade tootmises kasutada. Samas juhul, kui mootorsõiduki tootja kohustab koostisosa tarnijat loobuma sellise töövahendi omandiõigusest, sellega seotud intellektuaalomandi õigusest või oskusteabest kannab üksnes tühise osa toote arenduskuludest või ei panusta vajalikesse töövahenditesse, intellektuaalomandi õigustesse või oskusteabesse, ei käsitata seda kokkulepet ehtsa alltöövõtulepinguna. Seetõttu võib see kuuluda aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse ning seda tuleks uurida vastavalt grupierandi määruste sätetele.

- (24) Mootorsõidukite grupierandi määruse artikli 5 punkt c on seotud piiranguga, milles on kokku leppinud mootorsõidukite tootja, kes kasutab koostisosa mootorsõidukite esialgsel kokkupanemisel, ning selliste koostisosade tarnija ning mis piirab tarnija võimalust märgistada tarnitavad koostisosad või varuosad tõhusalt ja nähtaval viisil oma kaubamärgi või logoga. Tarbijate valiku suurendamiseks tuleks remonditöökodadele ja tarbijatele anda võimalus kindlaks määrata, millised autotootja kaubamärgi mitte kandvad alternatiivsete tarnijate varuosad sobivad asjakohase sõidukiga. Koostis- või varuosade kaubamärgi või logoga varustamine võimaldab originaalosaade tarnija osadega ühilduvaid asendusosi hõlpsalt tuvastada. Sellise võimaluse mittevõimaldamise korral võib sõiduki tootja piirata originaalosaade tarnija osade turustamist ning piirata tarbijate valikut viisil, mis on vastuolus aluslepingu artikli 101 sätetega.

IV. KONKREETSETE PIIRANGUTE HINDAMINE

- (25) Mootorsõidukisektori vertikaalsete kokkulepete osalised peaksid käesolevaid suuniseid kasutama koostoimes üldiste vertikaalpiirangute suunistega ja nende täiendusena, et hinnata konkreetsete piirangute vastavust aluslepingu artiklile 101. Käesolevas jaotises esitatakse konkreetsete suuniste ühe kaubamärgi pealesurumise ja valikulise turustamise kohta, mis on kaks valdkonda, mis võivad omada olulist tähtsust suuniste II jaos osutatud kokkulepete hindamisel.

1. Ühe kaubamärgi pealesurumisega seotud kohustused

- i) Ühe kaubamärgi pealesurumisega seotud kohustuste hindamine grupierandi määruste kohaselt

- (26) Vastavalt üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artiklile 3, mida käsitletakse koostoimes mootorsõidukite grupierandi määruse artikli 5 lõike 1 punktiga a, võivad mootorsõiduki tarnija ja turustaja, kellele ei kuulu üle 30 % asjaomasest turust, leppida kokku ühe kaubamärgi pealesurumisega seotud kohustuses, millega turustaja

⁽¹⁾ ELT C 1, 3.1.1979, lk 2.

⁽²⁾ Kui sõiduki tootja varustab koostisosa tarnijat töövahenditega, panustab intellektuaalomandi õigustesse ja/või oskusteabesse, ei saa kõnealuse kokkuleppe suhtes alltöövõtu teatist kohaldada juhul, kui kõnealune töövahend, intellektuaalomandi õigus või oskusteave juba on koostisosa tarnija kasutuses või kui ta on võimeline neid mõistlikel tingimustel hankima, kuna nimetatud asjaoludel ei oleks kõnealune panus vajalik.

kohustub ostma sõidukeid üksnes tarnijalt või muudelt tarnija määratud ettevõtelt, tingimusel et sellised konkurentsikeelukohustused ei kehti üle viie aasta. Sama põhimõtet kohaldatakse ka tarnijate ja volitatud remonditöökodade ja/või varuosade tarnijate vaheliste lepingute suhtes. Kokkulepete võib pärast viit aastat uuendada üksnes mõlema kokkuleppeosalise selgesõnalisel nõusolekul ning tarnijal peab viie aasta möödumisel olema võimalik konkurentsikeelukohustus takistusteta lõpetada. Konkurentsikeelukohustused jäävad grupierandi määruste reguleerimisalast välja juhul, kui nende kestus on kindlaks määramata või ületab viit aastat, kuigi kõnealuses olukorras jääksid grupierandi määrused kehtima vertikaalse kokkuleppe ülejäänud osa suhtes. Sama kehtib konkurentsikeelukohustuste suhtes, mis viie aasta möödudes vaikimisi pikenevad. Takistused, lepingu lõpetamisega seotud ähvardused või vihjed, et ühe kaubamärgi pealesurumine taaskoostatakse enne piisava ajavahemiku möödumist, et turustajad või uus tarnija saaksid amortiseerida oma pöördumatud investeeringud, võrduks kõnealuse ühe kaubamärgi pealesurumise kohustuse vaikimisi piknemisega.

(27) Vastavalt üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi artikli 5 lõike 1 punktile c ei kuulu otsesed või kaudsed kohustused, mille tõttu valikulise turustussüsteemi liikmed ei saa müüa teatavate konkureerivate tarnijate pakutavaid kaubamärke, kõnealuse erandi reguleerimisalasse. Erilist tähelepanu tuleks osutada viisile, kuidas ühe kaubamärgi pealesurumisega seotud kohustusi kohaldatakse eri sõidukimarkidega tegelevate turustajate suhtes, et oleks tagatud, et kõnealused kohustused ei moodustaks üldist strateegiat, mille eesmärk on kõrvaldada ühe või mitme konkreetse tarnija konkurents, eelkõige on silmas peetud uusi või nõrgemaid konkurente. Sellised probleemid võivad tekkida eelkõige siis, kui ületatakse käesolevate suuniste punktis 34 nimetatud turuosa künnis ning kui sellist piirangut kohaldaval tarnijal on asjaomasel turul selline positsioon, mis võimaldab tal märkimisväärselt panustada üldise turulepääsu piiramise mõju⁽¹⁾ tekkesse.

(28) Vertikaalsetes kokkulepetes esitatud konkurentsikeelukohustused ei ole raskekujulised piirangud, kuid olenevalt turu olukorrast võib neil sellegipoolest olla negatiivne mõju, mis võib põhjustada kokkulepete kuulumist aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse⁽²⁾. Üks selline kahjulik mõju võib tekkida siis, kui püstitatakse turulepääsu või laienemise takistused, mis piiravad konkureerivate tarnijate tegevust ning kahjustavad tarbijaid eelkõige hinnatõusu või tootevaliku piiramise ning toodete kvaliteedi või tootearenduse taseme alandamise kaudu.

⁽¹⁾ Vt komisjoni teatis vähetähtsate kokkulepete kohta, mis ei piira märgatavalt konkurentsi Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 81 lõike 1 kohaselt (*de minimis*) (EÜT C 368, 22.12.2001, lk 13).

⁽²⁾ ELi toimimise lepingu artikli 101 lõike 1 kohaselt konkurentsikeelukohustuse hindamisel arvestatavate asjakohaste teguritega saab tutvuda üldiste vertikaalkokkulepete suuniste vastavas jaos, eeskätt punktides 129–150.

(29) Konkurentsikeelukohustustel võib siiski olla ka positiivne mõju, mis võib õigustada aluslepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamist. Konkurentsikeelukohustustest võib olla kasu „parasiitluse” probleemi lahendamisel, mille kohaselt üks tarnija saab kasu teise tarnija tehtud investeeringutest. Tarnija võib näiteks investeerida turustaja ruumidesse, kuid meelitada sellega ligi ka samades ruumides müüdava konkureeriva kaubamärgi kliente. Sama kehtib ka tarnija muude investeeringute suhtes, mida turustaja võib konkureerivate tootjate mootorsõidukite müümisel kasutada, näiteks investeeringud koolitusse.

(30) Teine mootorsõidukisektori konkurentsikeelukohustuste positiivne mõju on seotud turustusvõrgustiku kaubamärgi kuvandi ja maine kujundamisega. Sellised piirangud võivad turustajatel teatavate ühtsuse- ja kvaliteedinormide kehtestamise ja säilitamise abil aidata luua tootemärgi kuvandit, suurendades seega kaubamärgi atraktiivsust lõpptarbijajaoks ja suurendades selle müüki.

(31) Üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artikli 1 punktis d määratletakse konkurentsikeelukohustus järgmiselt:

a) otsene või kaudne kohustus, mille tõttu ostja ei valmista, osta, müü ega müü edasi kaupu või teenuseid, mis konkureerivad lepingujärgsete kaupade või teenustega, või

b) ostja otsene või kaudne kohustus osta tarnijalt või tarnija määratud ettevõtjalt rohkem kui 80 % kõigist ostja ostetud lepingujärgsetest kaupadest või teenustest ja nende asendajatest asjaomasel turul.

(32) Lisaks turustaja oma kaubamärgi/kaubamärkidega sidumise otsemeetetele võib tarnija otsida abi ka kaudsetest sama mõjuga meetmetest. Mootorsõidukisektoris võivad sellised kaudsed meetmed sisaldada spetsiaalseid kvaliteetivseid norme, millega turustajaid konkureerivate kaubamärkide toodete⁽³⁾ müümisel takistatakse, või boonuseid, mis

⁽³⁾ Vt kohtuasjad BMW IP/06/302 – 13.3.2006 ja Opel 2006, IP/06/303 – 13.3.2006.

sõltuvad turustaja nõusolekust müüa üksnes ühte kaubamärki, või allahindlust eesmärgi täitmise eest või teatavaid teisi nõudeid, nagu nõue luua konkureeriva kaubamärgi jaoks eraldiseisev juriidiline isik või kohustus esitleda täiendavat konkureerivat kaubamärki mujal paiknevas müügisa-longis asukohas, kus sellise nõude täitmine ei oleks majanduslikult toimiv (nt hõredalt asustatud piirkonnad).

(33) Üldises vertikaalsete kokkulepete grupierandi määru-ses käsitletud grupierand hõlmab kõiki otseseid või kaudseid konkurentsikeelukohustusi mis tahes kujul, eeldusel et ei tarnija ega tema turustaja turuosa ei ole suurem kui 30 % ja et konkurentsikeelukohustus ei kesta üle viie aasta. Isegi juhul, kui konkreetsed kokkulepped vastavad nende tingimustele, võivad konkurentsikeelukohustustega siiski kaas-neda konkurentsivastased mõjud, mida nende positiivne mõju ei ületa. Mootorsõidukitööstuses võivad selliseid valdavalt konkurentsivastaseid mõjusid põhjustada eelkõige sellised kumulatiivsed mõjud, mis piiravad konkureerivate kaubamärkide turul osalemist.

(34) Mootorsõidukite turustamiseks jaemüügitasandil on turul osalemise piiramine sellisel viisil ebatõenäoline turgudel, kus kõikide tarnijate turuosa on alla 30 % ja kus kõigi selliste mootorsõidukite kogumüük protsentides, mille suhtes kõnealusel turul (st seotud turuosas) ühe kaubamärgi pealesurumist kohaldatakse, on alla 40 % ⁽¹⁾. Olukorras, kus turul on üks tarnija, kes ei ole turgu valitsevas seisundis ja kelle turuosa on üle 30 % asjaomasest turust, samas kui kõikide teiste tarnijate turuosa on alla 30 %, on kumula-tiivsete konkurentsivastaste mõjude tekkimine ebatõenäo-line seni, kuni seotud turuosa ei ole üle 30 %.

(35) Juhul kui ühe kaubamärgi pealesurumisega seotud kohus-tusi sisaldavate samalaadsete vertikaalsete kokkulepete paralleelsete võrgustike kumulatiivne mõju piirab märkimis-väärselt juurdepääsu uute mootorsõidukite turule või konkurentsi sellel turul, võib komisjon grupierandi tühis-tada vastavalt nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1/2003 (asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätes-tatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta) ⁽²⁾ artiklile 29. Tühistamisotsuse võib suunata eelkõige nendele tarni-jatele, kes panustavad asjaomasel turul olulisel määral kumulatiivsesse mõjusse. Juhul kui selline mõju ilmneb sise-riiklikul turul, võivad grupierandi sellel territooriumil tühis-tada ka selle liikmesriigi pädevad konkurentsiasutused.

(36) Lisaks sellele, juhul kui samalaadseid vertikaalseid piiran-guid sisaldavate kokkulepete paralleelsed võrgustikud hõlmavad teatavast turust üle 50 %, võib komisjon võtta

vastu määruse, mille kohaselt kõnealusel turul selliste piirangute suhtes grupierandit ei kohaldata. Selline olukord võib eelkõige tekkida siis, kui ühe kaubamärgi pealesuru-mise kohustuste ulatuslikust kasutamisest tulenev kumula-tiivne mõju põhjustab kõnealusel turul tarbijate huvide kahjustamist.

(37) Seoses turustaja aastavajaduse põhjal arvatatud miini-mumostukoguste kohustuste hindamisega võib grupierandi kumulatiivsete konkurentsivastaste mõjude esinemisel olla tühistamine põhjendatud isegi siis, kui tarnija kehtestab miinimumostukoguse, mis jääb allapoole üldise vertikaal-sete kokkulepete grupierandi määru-se artikli 1 punktis d kehtestatud 80 % künnist. Kokkuleppeosalised peavad kaaluma, kas turustajale kehtestatud kohustus osta tarnija kaubamärgiga kaupu nimetatud protsendi ulatuses takistab asjakohaseid faktilisi asjaolusid arvestades turustajal turus-tada täiendavalt ühte või mitut konkureerivat kaubamärki. Selliselt seisukohalt võrdub miinimumostunõude seadmine allapoole 80 % turustaja minimaalsest aastavajadusest ühe kaubamärgi pealesurumisega, kui sellega kohustatakse konkureeriva tootja vabalt valitud uue kaubamärgiga kaup-leva hakata soovivat turustajat ostma uue kaubamärgiga autosid samas ulatuses kui tema poolt juba müüdava kaubamärgiga autosid, et see muudaks turustaja äritegevuse majanduslikult jätkusuutmatuks ⁽³⁾. Selline miinimumostu-nõue võrdub ühe kaubamärgi pealesurumisega ka siis, kui sellega sunnitakse konkureerivat tarnijat jagama oma kavandatud müügimahtu vastaval territooriumil mitme turustaja vahel, millega kaasneb investeringute dubleeri-mine ja müügiture killustumine.

ii) *Grupierandi määrustes käsitlemata ühe kaubamärgi pealesu-rumisega seotud kohustuste hindamine*

(38) Kokkuleppeosalistel võib paluda hinnata ühe kaubamärgi pealesurumisega seotud konkurentsieeskirjade järgimist ka kokkulepete puhul, mis ei kvalifitseeru grupierandi kohal-damiseks seetõttu, et kokkuleppeosaliste turuosa ületab 30 % või kokkuleppe kestus on pikem kui viis aastat. Seetõttu tuleb selliseid kokkuleppeid uurida üksikjuhul, et määrata kindlaks, kas need kuuluvad aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse ning kui see nii on, siis kas nende puhul leidub konkurentsi tõhusust suurendavaid tasakaalustavaid tegureid. Kui see on nii, siis on võimalik, et nende suhtes kohaldatakse aluslepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud erandit. Üksikjuhtumi hindamiseks kohaldatakse üldiste vertikaalsete piirangute suuniste jaotises VI.2.1 sätes-tatud üldpõhimõtteid.

⁽³⁾ Näiteks kui turustaja ostab aastas nõudluse täitmiseks 100 A kauba-märgiga autot ja soovib osta 100 B kaubamärgiga autot, siis 80 % miinimumostukohustuse korral tuleks turustajal järgmisel aastal osta 160 A kaubamärgiga autot. Arvestades, et müügimaht jääks tõenäo-liselt suhteliselt stabiilseks, jääks turustajal müümata suures ulatuses A kaubamärgiga autosid. Seetõttu oleks ta sunnitud sellise olukorra vältimiseks dramaatilisel vähendama B kaubamärgiga autode sisse-ostmist. Sõltuvalt juhtumi konkreetsetest asjaoludest, võib sellist olukorda pidada ühe kaubamärgi pealesurumiseks.

⁽¹⁾ Vt üldiste vertikaalsete piirangute suuniste punkt 141.

⁽²⁾ ELT L 1, 4.1.2003, lk 1.

(39) Ühelt poolt mootorsõiduki tootja või selle importija ja teiselt poolt varuosade turustajate ja/või volitatud remonditöökodade vaheliste kokkulepete suhtes ei kohaldata grupierandi määrust siis, kui kokkuleppeosaliste turuosa ületab 30 % künnise, mis on enamiku selliste kokkulepete puhul tõenäoline. Ühe kaubamärgi pealesurumise kohustused, mida tuleks sellistes tingimustes hinnata, hõlmavad igasuguseid piiranguid, mis piiravad otseselt või kaudselt volitatud turustajate või remonditöökodade võimet omandada kolmandate osapoolte valmistatud varuosi või võrdväärse kvaliteediga varuosi. Volitatud remonditöökojale määratud kohustust kasutada garantiiremondi, tasuta teenuste osutamisel ja taastustööde korral sõidukitootja tarnitud originaalvaruosi ei peetaks siiski ühe kaubamärgi pealesurumiseks, vaid pigem objektiivselt põhjendatud tingimuseks.

(40) Uute mootorsõidukite turustamist käsitlevates kokkulepetes ühe kaubamärgi pealesurumise sätestamist tuleb eraldi hinnata ka juhul, kui selle kestus ületab viit aastat ja/või kui tarnija turuosa ületab 30 %, mida võib mõnedes liikmesriikides teatavate tarnijate puhul esineda. Sellisel juhul peaksid kokkuleppeosalised vaatlema mitte ainult tarnija ja ostja turuosa, vaid ka kogu seotud turuosa, võttes arvesse punktis 34 esitatud künniseid. Kõnealuste künniste ületamise korral hinnatakse üksikjuhtumeid vastavalt üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse suuniste jaos VI.2.1 sätestatud üldpõhimõtetele.

(41) Väljaspool grupierandi määruste reguleerimisala võetakse turustaja aastavajaduse põhjal arvatud miinimumostukohustuse hindamisel arvesse kõiki asjaomaseid faktilisi asjaolusid. Eelkõige võrdub allapoole 80 % turustaja aastavajadust seatud miinimumostundue ühe kaubamärgi pealesurumise ja selle tagajärjel ei saaks turustaja turustada ühte või enam konkureerivat kaubamärki.

2. Valikuline turustamine

(42) Valikuline turustamine on praegu mootorsõidukisektoris peamine turustusvorm. Seda kasutatakse laialdaselt nii mootorsõidukite turustamisel kui ka remondi- ja hooldusteenuste pakkumisel ning varuosade turustamisel.

(43) Puhtalt kvalitatiivse valikulise turustamise korral valitakse turustajaid ja remonditöökodasid üksnes toote või teenuse laadist tingitud selliste objektiivsete kriteeriumide alusel, nagu müügi personali tehnilised oskused, müügikoha paigutus, müügitehnika ja turustaja osutatud müügitee-

nuse laad⁽¹⁾. Nende kriteeriumide kohaldamine ei piira otseselt tarnija või remonditöökoja võrgustikku kuuluvate turustajate arvu. Puhtkvalitatiivne valikuline turustus jääb üldjuhul aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalast konkurentsivastase mõju puudumise tõttu välja, kui on täidetud kolm tingimust. Esiteks peab valikuline turustamine olema tingitud toote laadist selles mõttes, et selline turustussüsteem peab kujutama endast toote laadi arvesse võttes legitiimset vajadust selle toote kvaliteedi hoidmiseks ja selle nõuetekohase kasutamise tagamiseks. Teiseks tuleb tarnijad või remonditöökojad valida kvalitatiivset laadi objektiivsete kriteeriumide põhjal, mis on sätestatud ühtmoodi kõigi potentsiaalsete edasimüüjate kohta ja mida ei kohaldata diskrimineerivalt. Kolmandaks peavad need kriteeriumid käsitlema üksnes vajalikku.

(44) Samas, kui kvalitatiivne valikuline turustamine hõlmab turustajate või remonditöökodade valimist üksnes toote või teenuse olemusest tulenevate objektiivsete kriteeriumide põhjal, lisab kvantitatiivne valik täiendavaid valikukriteeriume, mis piiravad vahetumalt turustajate või remonditöökodade võimalikku arvu kas otseselt nende arvu määramise või näiteks läbimüügile miinimumnõuete kehtestamise kaudu. Kvantitatiivsetel kriteeriumidel põhinevaid võrgustikke käsitletakse tavaliselt piiravamatena kui üksnes kvalitatiivsel valikul põhinevaid võrgustikke ning need kuuluvad seetõttu tõenäolisemalt aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse.

(45) Kui valikulise turustamise kokkulepped kuuluvad aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse, peavad kokkuleppeosalised hindama, kas nende kokkulepete osas kehtib grupierandi määrus või konkreetsel juhul aluslepingu artikli 101 lõike 3 erand.

i) *Valikulise turustamise hindamine grupierandi määruste kohaselt*

(46) Grupierandi määrusega antakse erand valikulise turustamise kokkulepetele olenemata sellest, kas kasutatakse kvantitatiivseid või üksnes kvalitatiivseid valikukriteeriume, eeldusel et kokkuleppeosaliste turuosa ei ole suurem kui 30 %. Siiski on selle erandi kohaldamise tingimus, et

⁽¹⁾ Tuleks siiski mees pidada, et kooskõlas Euroopa Liidu kohtute kohtupraktikaga võivad üksnes kvalitatiivsed valikulise turustamise süsteemid konkurentsi siiski piirata juhul, kui teatud arvu selliste süsteemide esinemine ei jäta erineval konkureerimisviisil põhinevatele turustamisliikidele enam tegevusruumi. Sellist olukorda ei teki tavaliselt uute mootorsõidukite müügiturul, kus liisingu- ja muud sarnased kokkulepped on arvestatavaks alternatiiviks mootorsõiduki otsesel viisil ostmisele, ega remondi- ja hooldusteenuste turu korral seni, kuni sõltumatud remonditöökojad pakuvad tarbijatele oma mootorsõidukite hooldamiseks alternatiivseid kanaleid. Vt näiteks esimese astme kohtu otsus kohtuasjas T-88/92: *Groupement d'achat Édouard Leclerc vs. komisjon* (EKL 1996, lk II-1961).

kokkulepped ei sisaldaks üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artiklis 4 ja mootorsõidukite grupierandi määruse artiklis 5 sätestatud mis tahes raskekujulisi piiranguid ega ühtegi üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artiklis 5 kirjeldatud välistavat kriteeriumi.

(47) Kolm üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi raskekujulist piirangut on seotud konkreetselt valikulise turustamisega. Artikli 4 punktis b kirjeldatakse raskekujulise piirangu territooriumi või sellel asuvaid kliente, kus või kellele kokkuleppe ostjast osaline võib lepingujärgseid kaupu või teenuseid müüa, välja arvatud valikulise turustussüsteemi liikmetele kehtestatud piirang müüa sellise süsteemiga turgudel tegutsevatele volitamata turustajatele. Artikli 4 punkti c kirjeldatakse raskekujulise piirangu selliseid kokkuleppeid, millega piiratakse jaemüügi kaubandustasandil tegutsevate valikulise turustussüsteemi liikmete aktiivset või passiivset müüki lõppkasutajatele, ilma et see piiraks võimalust keelata selle süsteemi liikmel tegutseda asukohas, milleks puudub luba, samas kui artikli 4 punktis d käsitletakse tarnijate või remonditöökodade vahelise risttarnimise piirangut valikulises turustussüsteemis, sealhulgas eri kaubandustasanditel tegutsevate turustajate vahel. Need kolm raskekujulist piirangut on mootorsõidukite turustamise puhul väga olulised.

(48) Siseturg on võimaldanud tarbijatel soetada mootorsõidukeid teistes liikmesriikides ja ära kasutada liikmesriikide vahelisi hinnaerinevusi ning komisjon leiab, et paralleelkaubanduse kaitsmine selles sektoris on oluline konkurentsi- ja eesmärk. Tarbija võimalus soetada kaupu teistes liikmesriikides on eriti oluline just mootorsõidukite puhul, võttes arvesse kauba kõrget hinda ja mujal ELi piires mootorsõidukite soetamisest saadavat madalamatest hindadest tulenevat otsest kasu tarbijatele. Seetõttu on komisjon huvitatud, et turustamise kokkulepped ei piiraks paralleelkaubandust, kuna see ei ole kooskõlas aluslepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud tingimustega⁽¹⁾.

(49) Komisjon on algatanud mitmeid kohtuasju sellist kaubandust takistavate mootorsõidukitootjate suhtes ning Euroopa kohtud on komisjoni otsuseid laialdaselt heaks kiitnud⁽²⁾. Kõnealune kogemus näitab, et paralleelkaubanduse

⁽¹⁾ Asjaolu, et piiriülese kaubanduse piirangud võivad tarbijaid kahjustada, on kinnitanud kohus kohtuasjas C-551/03 P, *General Motors*, (2006) EKL I-3173, punktid 67–68; kohtusjas C-338/00 P, *Volkswagen/komisjon*, (2003) EKL I-9189, punktid 44 ja 49, ja kohtusjas T-450/05, *Peugeot/komisjon*, 9. juuli 2009. aasta otsus, seni avaldamata, punktid 46–49.

⁽²⁾ Komisjoni 28. jaanuari 1998. aasta otsus 98/273/EÜ kohtusjas IV/35.733 – VW; komisjoni 20. septembri 2000. aasta otsus 2001/146/EÜ kohtusjas COMP/36.653 – Opel, EÜT L 59, 28.2.2001, lk 1; komisjoni 10. oktoobri 2001. aasta otsus 2002/758/EÜ kohtusjas COMP/36.264 – Mercedes-Benz, EÜT L 257, 25.9.2002, lk 1; komisjoni 5. oktoobri 2005. aasta otsus 2006/431/EÜ kohtusjas F-2/36.623/36.820/37.275 – SEP et autres/Peugeot SA.

piirangud võivad esineda mitmel kujul. Tarnija võib näiteks turustajatele survet avaldada, ähvardada neid lepingu lõpetamisega, mitte maksta boonuseid, mitte järgida tarbija imporditud või erinevas liikmesriigis asuvate turustajate vahelise risttarnimise kaudu soetatud sõidukite garantiitingimusi või lasta turustajal oodata märkimisväärselt kauem identse sõiduki kohaletoometamist juhul, kui asjaomane tarbija elab teises liikmesriigis.

(50) Paralleelkaubanduse kaudse piirangu üks konkreetne näide kerkitab esile siis, kui turustaja ei saa soetada uusi mootorsõidukeid, millel on piiriülese müügi jaoks vajalikud spetsifikatsioonid. Sellisel konkreetsel juhul võib grupierandi andmine sõltuda sellest, kas tarnija tarnib oma turustajatele selliseid spetsifikatsioonidega mootorsõidukeid, mis on samalaadsed teistes liikmesriikides nende riikide tarbijatele müüdavate mootorsõidukitega (nn kättesaadavuse klausel)⁽³⁾.

(51) Grupierandimääruste kohaldamisel ja eelkõige seoses üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artikli 4 punkti c kohaldamisega hõlmab mõiste „lõppkasutaja“ liisingufirmasid. See tähendab eelkõige seda, et valikulise turustussüsteemi turustajaid ei saa takistada müümast uusi mootorsõidukeid nende valitud liisingufirmadele. Siiski võib valikulist turustamist kasutav tarnija takistada vahendajatel müüa liisingufirmadele uusi mootorsõidukeid juhul, kui esineb tõendatud risk, et need ettevõtjad müüvad need mootorsõidukid uuena edasi. Seetõttu võib tarnija enne teatavale ettevõtjale mootorsõidukite müümist nõuda turustajalt kohaldatavate liisingu üldtingimuste kontrollimist, veendumaks, et tegemist on tõepoolest liisingufirmaga ja mitte volitamata edasimüüjaga. Turustajale seatud kohustust esitada enne sõiduki liisingufirmale müümist tarnijale iga liisingulepingu koopia võiks aga pidada kaudseks müügi- ja vahendajate vahelisele riski vähendamisele.

(52) Mõiste „lõppkasutaja“ hõlmab ka tarbijaid, kes ostavad vahendaja kaudu. Vahendaja on füüsiline või juriidiline isik, kes ostab uue mootorsõiduki tarbija nimel, sealjuures turustusvõrgustikku mitte kuuludes. Sellised ettevõtjad täidavad mootorsõidukisektoris olulist rolli, lihtsustades eelkõige tarbijatel teistest liikmesriikidest sõidukite ostmist. Vahendaja staatust tuleb reeglina tõendada kehtiva volitusega, mis sisaldab enne tehingut saadud tarbija nime ja aadressi. Interneti kasutamine klientide ligimeelitamiseks seoses teatava sõidukite valikuga ja klientidelt elektrooniliste volituste kogumine ei mõjuta vahendaja staatust. Vahendajaid tuleb eristada sõltumatutest edasimüüjatest,

⁽³⁾ Ühendatud kohtuasjad 25 ja 26/84 *Ford - Werke AG ja Ford of Europe Inc. vs. Euroopa Ühenduste Komisjon*, (1985) EKL 2725.

kes ostavad sõidukeid nende edasi müümiseks ega tegutse nimetatud tarbijate nimel. Sõltumatuid edasimüüjaid ei käsitleta grupierandimääruste kohaldamisel lõppkasutajateks.

ii) Valikulise turustamise hindamine väljaspool grupierandi määruste reguleerimisala

(53) Nagu üldiste vertikaalsete suuniste punktis 175 selgitatakse, on võimalikud valikulisest turustamisest tingitud ohud konkurentsile kaubamärgisisesest konkurentsi vähenemine ja eriti kumulatiivse mõju korral turu sulgemine teatavat liiki turustajatele ning tarnijate või ostjate omavahelise konkurentsivastase koostöö hõlbustamine.

(54) Et hinnata valikturustamise võimalikku konkurentsivastast mõju aluslepingu artikli 101 lõike 1 kohaselt, tuleb teha vahet puhtkvalitatiivsel valikulisel turustamisel ja kvantitatiivsel valikulisel turustamisel. Nagu punktis 43 kirjeldatud, ei kuulu kvalitatiivne turustamine tavaliselt aluslepingu 101 lõike 1 reguleerimisalasse.

(55) Asjaolu, et kokkulepete võrgustiku suhtes ei kohaldata grupierandit, kui ühe või mitme kokkuleppeosalise turuosa on üle 30 % grupierandi künnise, ei tähenda, et sellised kokkulepped oleksid ebaseaduslikud. Seevastu peavad kokkuleppeosalised selliseid kokkuleppeid üksikult analüüsima, et kontrollida, kas need kuuluvad aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse, ning kui see nii on, siis kontrollima, kas nende suhtes saab sellest hoolimata kohaldada aluslepingu artikli 101 lõikes 3 esitatud erandit.

(56) Uute mootorsõidukite turustamisele iseloomulike omaduste puhul on kvantitatiivne valikuline turustamine tavaliselt aluslepingu artikli 101 lõike 3 tingimustega kooskõlas juhul, kui kokkuleppeosaliste turuosa ei ületa 40 %. Siiski peaksid selliste kokkulepete osalised pidama silmas, et üksikasjalike valikukriteeriumite olemasolu võib mõjutada nende kokkulepete vastavust aluslepingu artikli 101 lõikele 3. Näiteks, olgugi et uute mootorsõidukite valikulise turustamise kokkulepetes kasutatakse asukohaklauslid (klauslid, mis keelavad valikulise turustussüsteemi liikmel tegutseda asukohas, milleks puudub luba) parandavad tavaliselt tõhusama logistika ja ennustatava turu ulatuse abil efektiivsust, võivad negatiivsed pooled need eelised üles kaaluda juhul, kui tarnija turuosa on väga suur, ning selliste asjaolude korral ei pruugi nende klauslite suhtes olla võimalik kohaldada aluslepingu artikli 101 lõikes 3 esitatud erandit.

(57) Samuti tekitab konkreetseid küsimusi volitatud remonditöökodade suhtes kohaldatava valikulise turustamise individuaalne hindamine. Nii kaua kuni remondi- ja hooldusteenuste turg püsib ⁽¹⁾ uute mootorsõidukite müügiturust lahus, käsitletakse seda kaubamärgile eriomana. Sellel turul on peamisteks konkureerivateks jõududeks sõltumatud remonditöökojad ja vastavate kaubamärkide volitatud remonditöökojad.

(58) Sõltumatud remonditöökojad avaldavad olulist konkurentsipurvet, kuna nende ärimudel ja seotud tegevuskulud erinevad volitatud võrgustikest. Erinevalt volitatud remonditöökodadest, mis kasutavad suures osas autotootja kaubamärgiga varuosi, kalduvad sõltumatud remonditöökojad tavaliselt kasutama teiste kaubamärkidega varuosi, võimaldades sellega sõidukiomanikel konkureerivate varuosade vahel valida. Lisaks, arvestades, et enamus uute sõidukite remonditööd tehakse praegu volitatud remonditöökodades, on oluline, et volitatud remonditöökodade vaheline konkurents püsiks jätkuvalt tõhus. See on võimalik ainult siis, kui uute turulesisenejate juurdepääs võrgustikele jääb avatuks.

(59) Uue õigusliku raamistiku abil on komisjonil ja liikmesriikide pädevatel konkurentsiasutustel lihtsam kaitsta sõltumatute remonditöökodade ja volitatud remonditöökodade ning samuti iga volitatud remonditöökodade võrgustiku liikmete vahelist konkurentsi. Kvalitatiivse valikulise turustamiseerandi turuosa künnise vähendamine 100 %-lt 30 %-le laiendab konkurentsiametite tegevusulatust.

(60) Hinnates vertikaalsete kokkulepete konkurentsimoju mootorsõidukite järelturule, peaksid osalised olema teadlikud komisjoni kavatsusest säilitada konkurents nii volitatud remonditöökodade võrgustike liikmete vahel kui ka nende liikmete ja sõltumatute remonditöökodade vahel.

⁽¹⁾ Ühtseid turgusid, mis sisaldaksid nii mootorsõidukeid kui varuosasid, võib määratleda, arvestades muu hulgas ka mootorsõiduki eluiga ning tarbijate eelistusi ning ostukäitumist. Vt komisjoni teatis asjaomase turu mõiste määratlemise kohta ühenduse konkurentsioiguse kohaldamisel (EÜT C 372, 9.12.1997, lk 5, punkt 56). Üheks oluliseks teguriks on asjaolu, kas märkimisväärne osa ostjatest teeb otsuse, arvestades sõiduki kasutuseaga seotud kulusid või mitte. Ostukäitumine võib oluliselt erineda näiteks nende ostjate vahel, kes ostavad veoautosid enda autopargi tarbeks, mille puhul arvestatakse hoolduskulusid sõiduki ostmise hetkel, ja üksiksõidukite ostjate vahel. Teiseks oluliseks teguriks on järelturul sõidukitootjatest sõltumatult tegutsevate varuosade tarnijate, remonditöökodade ja/või varuosade turustajate olemasolu ja nende suhteline positsioon. Enamikul juhtudel eksisteerib tõenäoliselt eraldiseisev kaubamärgile eriomane järelturg eelkõige seetõttu, et enamus ostjaid on füüsilised isikud või VKED, kes ostavad mootorsõidukeid ja järelturu teenuseid eraldi, ning neil puudub süstemaatiline juurdepääs andmetele, mis võimaldaks neil eelnevalt hinnata sõiduki omamise seotud kogulusid.

Sellel eesmärgil tuleks erilist tähelepanu pöörata kolmele konkreetsele käitumisviisile, mis võivad sellist konkurentsi piirata, takistades kas sõltumatute remonditöökodade juurdepääsu tehnilisele teabele või kuritarvitades juriidilisi ja/või laiendatud garantiisid, et tõrjuda välja sõltumatud remonditöökodade või kehtestades volitatud remonditöökodade võrgustikele juurdepääsuks mittekvalitatiivseid kriteeriume.

- (61) Kuiigi järgmised kolm alajagu viitavad konkreetset valikuliselt turustamisele, võivad samad konkurentsiastased turulepääsu piiramise mõjud tuleneda teistest vertikaalsetest kokkulepetest, mis piiravad otseselt või kaudselt mootorsõidukitootjaga lepinguliselt seotud teeninduspartnerite arvu.

Sõltumatute ettevõtjate juurdepääs tehnilisele teabele

- (62) Olgugi et üksnes kvalitatiivne valikuline turustamine ei kuulu tavaliselt aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse konkurentsiastaste mõjude⁽¹⁾ puudumise tõttu, võivad volitatud remonditöökodade ja/või varuosade turustajate vahelised kvalitatiivsed valikulise turustamise kokkulepped kuuluda aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse juhul, kui nende kokkulepete kontekstis tegutseb üks kokkuleppeosalistest viisil, mis sulgeb turu sõltumatutele ettevõtjatele, näiteks neile remondi- ja hooldustööde kohta teavet mitte edastades. Kõnealus kontekstis hõlmab mõiste „sõltumatud ettevõtjad“ sõltumatuid remonditöökodasid, varuosade tootjaid ja tarnijaid, remondiseadmete ja -vahendite tootjaid, tehniliste andmete avaldajaid, autoklubisid, maanteeabi teenuseid pakkuvaid ettevõtjaid, kontrolli- ja katseteenuseid pakkuvaid ettevõtjaid ning remonditöökodadele väljaõpet pakkuvaid ettevõtjaid.

- (63) Tarnijad esitavad oma volitatud remonditöökodadele kõikehõlmava tehnilise teabe, mis on vajalik nende kaubamärgiga mootorsõidukite remontimiseks ja hooldamiseks, ning sageli on nad ainukesed ettevõtjad, kes saavad remonditöökodadele esitada kogu tehnilise teabe, mida need asjakohaste kaubamärkide kohta vajavad. Kui tarnija ei anna sõltumatutele ettevõtjatele juurdepääsu oma kaubamärgile eriomasele tehnilisele teabele remondi- ja hooldustööde kohta, võib tugevneda volitatud remonditöökodade ja/või osade turustajatega sõlmitud kokkulepetest tulenev

võimalik negatiivne mõju ja kokkulepped võivad jääda aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse.

- (64) Lisaks võib juurdepääsu puudumine vajalikule tehnilisele teabele põhjustada sõltumatute ettevõtjate turupositsiooni nõrgenemist, mis kahjustab tarbijate huve, kuna varuosade valik väheneb märgatavalt, remondi- ja hooldusteenuste hinnad tõusevad, remonditöökodade valik väheneb ja tekivad võimalikud ohutusprobleemid. Sellisel juhul ei pruugi tavapäraselt volitatud remonditöökodadelt ja osade turustuskokkulepetest eeldatav tõhusus korvata neid konkurentsiastaseid mõjusid ning kõnealus kokkulepped ei oleks seega kooskõlas aluslepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud tingimustega.

- (65) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusega (EÜ) nr 715/2007 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust)⁽²⁾ ning komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 692/2008 (millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust)⁽³⁾ sätestatakse alates 1. septembrist 2009 turule tulnud sõiduautode remondi- ja hooldusteabe levitamise süsteem. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 595/2009 (mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust)⁽⁴⁾ ning sellest tulenevate rakendusmeetmetega sätestatakse selline süsteem kommertsõidukite jaoks, mis tulevad turule alates 1. jaanuarist 2013. Komisjon võtab neid määrusi arvesse tehniliste remondi- ja hooldusteabe varjamise juhtumite hindamisel, milles käsitletakse enne nimetatud kuupäevi müüdud sõidukeid. Kaaludes, kas konkreetse teabe varjamise tõttu võib kokkuleppe suhtes kohaldada aluslepingu artikli 101 lõiget 1, tuleb arvesse võtta mitmeid tegureid, sealhulgas:

- a) kas kõnealune teave on tehniline või muud liiki teave,⁽⁵⁾ nagu äriteave, mida võib seaduslikult kinni pidada;

⁽²⁾ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT L 188, 18.7.2009, lk 1.

⁽⁵⁾ Äriteavet võib pidada teabeks, mida kasutatakse remondi- ja hooldusteenuste pakkumiseks, kuid mida ei ole vaja sõidukite remontimiseks või hooldamiseks, näiteks arvepidamise tarkvara või teave volitatud võrgustikus makstavate tunnitariifide kohta.

⁽¹⁾ Vastavalt punktis 54 märgitule on see tavaliselt remondi- ja hooldusteenuste turu korral nii seni, kuni sõltumatud remonditöökodade pakuvad tarbijatele oma mootorsõidukite hooldamiseks alternatiivseid kanaleid.

- b) kas kõnealuse tehnilise teabe varjamine mõjub soodus-
tavalalt sõltumatute ettevõtjate võimalustele teostada töid
ja avaldada turule konkurentsipurvet;
- c) kas kõnealune tehniline teave on tehtud kättesaadavaks
asjakohasele volitatud remonditöökoja võrgustikule; kui
see on volitatud remonditöökoja võrgustikule kättesaa-
davaks tehtud mis tahes kujul, tuleks see muuta kätte-
saadavaks ka sõltumatutele ettevõtjatele mittediskrimi-
neerival alusel;
- d) kas kõnealust tehnilist teavet kasutatakse lõpuks ⁽¹⁾
mootorsõidukite remondi- ja hooldusteenuste osutami-
seks või mingil muul eesmärgil, ⁽²⁾ näiteks varuosade või
töövahendite tootmiseks.
- (66) Tehnoloogiline areng viitab sellele, et tehnilise teave mõiste
on pandlik. Praegu hõlmavad konkreetseid tehnilise teabe
näited tarkvara, veakode ja muid parameetreid, sealhulgas
ajakohastamisi, mida nõutakse elektrooniliste juhtplokki-
dega töötamisel eesmärgiga vastavalt tarnija soovile seadis-
tada või seadistusi taastada, sõiduki tuvastamisnumbreid või
muid sõidukite tuvastamisemeetodeid, osade katalooge,
remondi- ja hooldusvõtteid, töölahendusi, mis tulenevad
praktilistest kogemustest ja on seotud asjakohase mudeli
või partii tüüpprobleemidega, ning muid märkeid tagasikut-
sumiste ja samuti selliste remonditööde tuvastamise kohta,
mida võib volitatud remonditöökodade võrgustikus tasuta
teostada. Osade koodid ja muu teave, mis on vajalik selleks,
et tuvastada õige autotootja kaubamärgiga varuosa, mis
sobib konkreetsele sõidukile (st osa, mida autotootja tarniks
tavaliselt oma volitatud remonditöökodade võrgustiku liik-
metele kõnealuse auto remontimiseks), kujutavad endast
tehnilist teavet ⁽³⁾. Määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 6
lõikega 2 ja määrusega (EÜ) nr 595/2009 ettenähtud
loetelu tuleks kasutada suunisena selle kohta, mida
komisjon peab aluslepingu artikli 101 kohaldamisel tehni-
liseks teabeks.
- ⁽¹⁾ Näiteks väljaannetele mootorsõidukite remonditöökodadele edasta-
miseks esitatud teave.
- ⁽²⁾ Mootorsõidukile varuosa paigaldamiseks või selle juures tööriista
kasutamiseks vajalik teave loetakse remondi- ja hooldusteenuste
jaoks vajalikuks, aga teavet disaini, tootmisprotsessi või varuosa toot-
miseks kasutatava materjali kohta ei tuleks pidada sellesse kategoo-
riasse kuuluvaks ja seda võib kinni pidada.
- ⁽³⁾ Sõltumatu ettevõtja puhul ei peaks kõnealuse teabe saamise tingimu-
seks olema selle varuosa ostmine.
- (67) Samuti on volitatud remonditöökodade kokkulepete alusle-
pingu artiklile 101 vastavuse hindamisel oluline tehnilise
teabe esitamise viis. Juurdepääs tuleks tagada taotluse korral
ja põhjendamatu viivitusega, kasutuskõlblikus vormis ning
andmete eest küsitav tasu ei tohiks mõjutada nende kätte-
saadavust, jättes arvestamata, mil määral sõltumatu ette-
võtja neid andmeid kasutab. Mootorsõidukite tarnija
peaks tagama sõltumatutele ettevõtjatele juurdepääsu uusi
mootorsõidukeid käsitlevatele tehnilistele andmetele
samaaegselt volitatud remonditöökodadega ning ta ei tohi
kohustada sõltumatuid ettevõtjaid ostma rohkem andmeid
kui on vaja konkreetse töö teostamiseks. aluslepingu artik-
liga 101 ei kohustata tarnijat siiski esitama tehnilist teavet
standardiseeritud vormis või sellise kindlaks määratud
tehnilise süsteemi kaudu nagu CEN/ISO standard või
OASISE formaat, nii nagu on sätestatud määruses (EÜ) nr
715/2007 ja komisjoni 18. märtsi 2009 määruses (EÜ) nr
295/2009 teatavate kaupade klassifitseerimise kohta
kombineeritud nomenklatuuris ⁽⁴⁾.
- (68) Eespool nimetatud seisukohti kohaldatakse samuti tööva-
hendite ja koolituse kättesaadavuse suhtes sõltumatutele
ettevõtjatele. Töövahendid hõlmavad selles kontekstis elekt-
roonilisi diagnostika- ja teisi remondivahendeid koos
seotud tarkvaraga, sealhulgas selle korrapärasest ajakohasta-
mist ning sellistele töövahenditele suunatud müügijärgseid
teenuseid.

Garantiide väärkasutus

- (69) Kvalitatiivsed valikulise turustamise kokkulepped võivad
kuuluda aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse
ka juhul, kui tarnija ja tema volitatud võrgustiku liikmed
reserveerivad otseselt või kaudselt teatavate sõidukikatego-
riate remonditööd oma volitatud võrgustike liikmetele. See
võib juhtuda näiteks juhul, kui tootja õigusliku või piken-
datud garantiid andmise tingimuseks ostja ees seatakse
asjaolu, et lõppkasutaja laseb garantiiga hõlmatud
remondi- ja hooldustööd teostada ainult volitatud remon-
ditöökodades. Sama kehtib garantiitingimuste kohta,
millega sätestatakse tootja kaubamärgiga varuosade kasu-
tamine garantiitingimustega hõlmatud varuosade suhtes.
Samuti on kaheldav see, et valikulise turustamise kokku-
lepped, mis sisaldavad sellist praktikat, võiks tarbijale
kasuks tulla, nii et asjakohaste kokkulepete suhtes saaks
kohaldada aluslepingu artikli 101 lõikes 3 esitatud erandit.
Kui tarnija ei järgi õigustatult garantiinõuet seetõttu, et
nõude põhjastanud olukord on põhjuslikult seotud remon-
ditöökoja suutmatusega teostada teatavaid remondi- ja
hooldustööd nõuetekohasel viisil või kehvade kvaliteediga
varuosade kasutamisega, ei mõjuta see siiski mingil viisil
tarnija volitatud remondikokkulepete vastavust konkurent-
sieskirjadele.

⁽⁴⁾ ELT L 95, 9.4.2009, lk 7.

Juurdepäas volitatud remonditöökodade võrgustikele

- (70) Volitatud ja sõltumatute remonditöökodade vaheline konkurents ei ole ainukene konkurentsi vorm, mida tuleb arvesse võtta analüüsidest volitatud remondikokkulepete vastavust aluslepingu artiklile 101. Kokkuleppeosalised peaksid hindama ka seda, mil määral asjakohasesse võrgustikku kuuluvad volitatud remonditöökodad suudavad üksteisega konkureerida. Üks põhilistest teguritest, mis sellist konkurentsi ajendab, on seotud volitatud remondikokkulepete alusel loodud võrgustiku juurdepääsutingimustega. Pidades silmas volitatud remonditöökodade võrgustike üldiselt tugevat turupositsiooni, nende olulisust uute sõidukite omanikele ning asjaolu, et tarbijad ei ole valmis oma autode remontimiseks pikki vahemaid läbima, peab komisjon oluliseks, et juurdepäas volitatud remonditöökodade võrgustikele jääks üldiselt avatuks kõikidele ettevõtjatele, kes vastavad kindlaks määratud kvaliteedikriteeriumidele. Taotlejate kvantitatiivne valimine toob tõenäoliselt kaasa aluslepingu artikli 101 lõike 1 kohaldamise kokkuleppe suhtes.
- (71) Erijuhtumiga on tegemist siis, kui kokkulepete kohaselt peavad volitatud remonditöökodad ka uusi mootorsõidukeid

müüma. Sellised kokkulepped kuuluvad tõenäoliselt aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse, kuna lepinguliste teenuste olemus ei nõua kõnealuse kohustuse kehtestamist. Lisaks sellele ei saaks seoses laialt tuntud kaubamärgiga sellist kohustust sisaldavate kokkulepete suhtes tavaliselt aluslepingu artikli 101 lõikes 3 esitatud erandit kohaldada, kuna sellega piiratakse märkimisväärselt juurdepääsu volitatud remonditöökodade võrgustikele ja vähendatakse seega konkurentsi, ilma et tarbijad sellest kasu saaksid. Siiski võib teataval juhtudel tarnija, kes soovib kaubamärki teataval geograafilisel turul turustada, leida esialgu olevat raske meelitada ligi vajalikke investeeringuid teha soovivaid turustajaid, ilma et nad saaksid olla kindlad, et nad ei pea konkureerima üksikute volitatud remonditöökodadega, kes on soovinud nende esialgseid investeeringuid enda huvides ära kasutada. Sellisel juhul oleks kahe tegevuse omavahelisel lepingulisel sidumisel piiratud ajaperioodiks mootorsõidukite müügiturul konkurentsi soodustav mõju, kuna see võimaldaks uut kaubamärki turustada ja ei mõjutaks võimalikku tootemargile spetsialiseerunud remonditöökodade turgu, mida sõidukite müümata jätmisel mingil juhul ei eksisteeriks. Kõnealused kokkulepped ei kuulu seega tõenäoliselt aluslepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse.