

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis „Kavandatav konkurentsioiguse raamistik mootorsõidukisektoris”

KOM(2009) 388 lõplik

(2010/C 354/18)

Raportöör: **Bernardo HERNÁNDEZ BATALER**

22. juulil 2009 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis „Kavandatav konkurentsioiguse raamistik mootorsõidukisektoris”

KOM(2009) 388 lõplik.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon võttis arvamuse vastu 2. märtsil 2010.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 461. istungjärgul 17.–18. märtsil 2010 (18. märtsi istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 84, vastu hääletas 5 ja erapooletuks jäi 7 liiget.

1. Järeldused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee nõustub komisjoni esitatud analüüsiga mootorsõidukisektori ja selle suuremat konkurentsi vajavate valdkondade kohta. Komisjoni esitatud poliitikavalikuid kaaludes eelistab komitee seda, et võetakse vastu sektorikohased sätted grupierandi määrust täiendavates suunistes. Seepärast väljendab komitee poolehoidu määruse ettepanekule ja täiendavate suuniste ettepanekule. Komitee rõhutab siiski, et neid tuleks lugeda koos üldiste vertikaalsete piirangute suunistega ja neile alluvana. Kuna nimetatud suuniseid ei ole veel esitatud, on sõltumatu tõlgenduse andmine keeruline.

1.2 Komitee nõustub komisjoniga selles, et on vaja kehtestada õigusraamistik, mis avaldaks üldist positiivset mõju tarbijate heaolule ja tugevdaks tarbijakaitset. Komitee kordab oma eelnevates konkurentsieemal käsitlevates arvamustes⁽¹⁾ nimetatud suuniseid.

1.3 Kuid sellisel juhul on vaja kehtestada kaheaastane üleminekukord edasimüüjate jaoks, kellest suurem osa on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted, mis vajavad õiguskindluse tagamiseks ning õiguspärase ootuse ja proportsionaalsuse põhimõtte järgimiseks mõistlikku ajavahemikku tehtud investeeringute tagasisaamiseks, turu tehnoloogilise arenguga paremini kohaneamiseks ja panuse andmiseks liiklusohutuse parandamiseks.

1.4 Samuti loodab komitee, et uus õigusraamistik annab kõigile ettevõtjatele õiguskindluse ega loo ettevõtetele uusi takistusi, saades inspiratsiooni Euroopa väikeettevõtlusalgatuse

„Small Business Act” põhimõtetest ja seades samu konkurent- sieesmärke, mis on praegu sätestatud määruses nr 1400/2002.

1.5 Komitee leiab, et täiendavate suunistega ei tohiks sätestada mingeid piiranguid ühe kaubamärgi pealesurumise kokkulepetele. Nii saavutatakse suurem kooskõla uue grupierandi määrusega.

1.6 Tarbesõidukeid puudutavaid kokkuleppeid võiks vertikaalseid piiranguid käsitleva grupierandi üldmäärusega reguleerida ka järelturu küsimustes.

2. Sissejuhatus

2.1 Komisjoni 31. juuli 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris⁽²⁾ kehtestati rangemad eeskirjad kui need, mis olid sätestatud komisjoni 22. detsembri 1999. aasta määrusega (EÜ) nr 2790/1999 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta vertikaalkokkuleppe ja kooskõlastatud tegevuse liikide suhtes⁽³⁾.

2.2 Komisjoni määruses (EÜ) nr 1400/2002 keskendutakse peamiselt suuri konkurentsipiiranguid põhjustavale tegevusele ja käitumisele ning kehtestatakse esiteks loetelu piirangutest, mille tõttu ei saa määrust mingil viisil kokkuleppele kohaldada (põhilised piirangud), ning teiseks keelatud piiranguid sisaldav loetelu, mis ei takista aga määrusega kehtestatud erandi kohaldamist ülejäänud kokkuleppele (eritingimused).

⁽¹⁾ ELT C 228, 22.9.2009, lk 47; ELT C 175, 28.7.2009, lk 20.

⁽²⁾ ELT L 203, 1.8.2002, lk 30.

⁽³⁾ EÜT L 336, 29.12.1999, lk 21.

2.3 Komisjoni määruse (EÜ) nr 1400/2002 peamised punktid on järgmised:

- määrust ei kohaldata mitte ainult sõiduautodele, vaid ka muud liiki sõidukitele, nagu bussid või veoautod;
 - määrus kohustab kõiki tootjaid tegema valiku valikulise või ainuõigusliku turustussüsteemi vahel, käsitledes erandi alla kuuluvana peamiselt kahte erinevat turustussüsteemi:
 - *ainuõiguslik süsteem*, kui tootja määrab igale turustajale või remonditöökojale müügiterritooriumi või klientide rühma, mille suhtes tal kehtib ainuõigus. Määratud territooriumil ei saa tootja määrata ühtegi teist turustajat. Samuti võib neile turustajatele kehtestada teatud kvaliteedi miinimumnõudeid. Seeläbi tugevdatakse konkurentsi, soodustades ainuõiguslikul territooriumil passiivset müüki ja eelkõige müüki võrgust väljapoole jäävatele edasimüüjatele;
 - *valikuline süsteem*, kui tarnija võtab kohustuse müüa lepingulisi kaupu või teenuseid kas otse või kaudselt vaid konkreetsete kriteeriumide alusel valitud turustajatele või remonditöökodadele. Valikuline turustussüsteem võib põhineda kvantitatiivsetel või kvalitatiivsetel kriteeriumidel või mõlemal;
 - ühte lepingusse ei ole lubatud koondada valikulise ja ainuõigusliku turustussüsteemi klausleid. Täpsemalt ei ole valikulise turustussüsteemi raames lubatud nn asukohaklausel, samas kui seda klauslit on võimalik kehtestada ainuõigusliku turustamissüsteemi turustajatele;
 - määruse artikli 8 lõikes 1 eristatakse kolme erinevat tooteturgu:
 - remondi- ja hooldusteenuste pakkumine: turuosa arvutamine toimub tarnija turustusvõrgu liikmete müüdüd lepingujärgsete teenuste ning muude kõnealuste liikmete müüdüd ning ostjate poolt omaduste, hinna ja kasutusotstarbe tõttu omavahel asendatavateks või vahetatavateks peetavate kaupade väärtuse põhjal;
 - lisaks turuosa piiramisele peetakse määruse artikli 6 lõike 1 punktis c asutamislepinguga vastuolus olevaks olukorda, mil „lepingujärgsete kaupade või neile vastavate kaupade hinnad ja tarnetingimused on eri geograafilistel turgudel märkimisväärselt erinevad”. Sellisel juhul võib komisjon isegi määrusega antud erandi tühistada;
 - komisjon on üritanud võidelda paralleelse kaubanduse ees seisvate takistustega ning kõnealus määruses (EÜ) nr 1400/2002 märgitakse, et kui turustajad kehtestavad piiranguid müügi suhtes muudes liikmesriikides asuvatele lõppkasutajatele (näiteks tehes ostuhinna või turustajale makstava tasu sõltuvaks sõidukite sihtkohast või lõppkasutajate elukohast), vastab see kaudsele müügipiirangule. Lisaks ei ole enam lubatud müügiplaanid, tootevaliku määramine ega preemiasüsteemid, mis on kehtestatud väiksema territooriumi kui ühisturu põhjal.
- 2.4 Mootorsõidukisektori õigusraamistik on viimastel aastatel jõudsalt arenenud. Eriti asjakohane on selles kontekstis Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust⁽⁴⁾. Määruse sätted, mis olid vabatahtlikud, muutusid 2009. aasta septembrist alates kohustuslikuks⁽⁵⁾. Kuid veel mõne aasta jooksul leidub palju sõidukeid, mille suhtes seda määrust ei kohaldata, ning need sõidukid on sõltumatute remonditöökodade jaoks tähtis turg.
- 2.4.1 Rääkides konkurentsist sõidukite varuosade turul, on tootjale kuuluvate tööstusomandi õiguste alusel algeadmete tarnijatega sõlmitavate allhankepingute (nn tööriistalepingute) üldine kasutus tähendanud seda, et teatud varuosad on endiselt seotud sõidukitootjate võrgustikega.
- 2.4.2 Seepärast soovitas komisjon disainilahenduste muudetud direktiivi ettepanekus viia sisse nn remondiklausel, millele komitee avaldas poolehoidu, väites,⁽⁶⁾ et „disainilahenduse õiguse valdajale antud monopoolne õigus puudutab ainult toote välimust, mitte toodet ennast kui niisugust” ning „disainilahenduste õiguskaitse laienemine remondiklausli alla kuuluvalte varuosadele looks järelturul tootemonopoli, mis oleks vastuolus disainilahenduste õiguskaitse tegeliku mõttega”.

⁽⁴⁾ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

⁽⁵⁾ ELT C 318, 23.12.2006, lk 62.

⁽⁶⁾ Vt Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamused EÜT C 388, 31.12.1994, lk 9, ning ELT C 286, 17.11.2005, lk 8.

2.5 Konkreetsemalt autotööstusest rääkides võttis komitee vastu arvamuse „Autotööstussektori komponendid ja tootmisahela lõpus olevad turud”, (?) milles märgitakse, et neil turgudel osalejad on sõidukite tootjad, nende tarnijad ja sõltumatud või lepingulised pakkujad teenuste osutamise, varuosade ja tarvikute valdkonnas ning valmistamise, turustamise ja jaemüügi valdkonnas. Tegu on 834 700 ettevõttest (valdavalt VKEd) koosneva võrgustikuga, mille kogukäive on 1 107 miljardit eurot ja kus töötab umbes 4,6 miljonit töötajat.

3. Komisjoni dokumentide hiljutine areng

3.1 21. detsembril 2009 võttis komisjon vastu järgmised dokumendid:

- „Eelnõu: komisjoni määrus (EÜ) nr .../... ELi toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris”;
- „Eelnõu: komisjoni teatis „Täiendavad suunised vertikaalsete piirangute kohta mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes””.

Komisjon käivitas nimetatud dokumentide kohta üldsusega konsulteerimise.

3.2 15. jaanuaril 2010 otsustas Euroopa Komisjoni konkurentsivolinik edastada eelnimetatud kaks dokumenti Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele, väljendades oma huvi komitee seisukoha vastu kõnealuste õigusakti eelnõude küsimuses.

3.3 Seepärast analüüsib raportöör käesolevas arvamuses, mis käsitleb teatist KOM(2009) 388 lõplik, samal ajal ka punktis 3.1 nimetatud õigusaktide eelnõusid.

4. Komitee dokumentide kokkuvõte

4.1 Komisjoni teatises „Kavandatav konkurentsioiguse raamistik mootorsõidukisektoris” tehakse järgmised ettepanekud:

- a) *uute mootorsõidukite müüki käsitlevate kokkulepete osas alates 31. maist 2013:*
- kohaldada neid üldreegleid, millel põhineb vertikaalseid kokkuleppeid käsitlev uus grupierand;
 - võtta vastu sektorikohased sätted, et hoida ära turu sulgemine konkureerivatele sõidukitootjatele ning tagada neile pääs sõidukite jaemüügi ja remondi turule; kaitsta tootemargisisest konkurentsi ja säilitada artikli 81 ennetav mõju;

— kohaldada määrust mootorsõidukite turustamise lepingute suhtes kuni 31. maini 2013;

- b) *remondi- ja hooldusteenuseid käsitlevate vertikaalsete kokkulepete ning varuosade tarnimise osas alates 31. maist 2010:*

— kohaldada vertikaalsete kokkulepete alast uut grupierandit käsitleva ettepaneku üldreegleid;

— võtta vastu sektorikohased suunised, mis täiendavad asjakohast üldise grupierandi määrust, või mõlema vahendi kombinatsioon, selleks et konkurentsiasutused saaksid konkurentsiprobleeme lahendada üldisemal tasandil ja täielikumalt. Eeskätt tuleks tähelepanu pöörata järgmiste konkurentsiprobleemide lahendamisele: a) tehnilise teabe kättesaadavus, ii) varuosade kättesaadavus, iii) garantiide väärkasutus ja iv) volitatud remonditöökodade võrgustike liikmeks võtmine.

4.2 Grupierandi määruse ettepanek

4.2.1 Kõnealused vertikaalsed kokkulepped võivad tänu paremale kooskõlastamisele osalevate ettevõtjate vahel tõhustada majanduslikku tasuvust tootmis- või levitamishelal, kuigi see sõltub ka lepinguosaliste turujõu suurusel.

4.2.2 Grupierandist tuleks jätta välja sellised vertikaalsed kokkulepped, mis tõenäoliselt moonutavad konkurentsi ja teevad kahju tarbijatele või mis ei ole eespool nimetatud positiivse mõju saavutamiseks hädavajalikud.

4.2.3 Eelnõus tehakse vahet uute mootorsõidukite turustamise kokkulepete (esmane turg) ning remondi- ja hooldusteenuste ja varuosade turustamise kokkulepete vahel (järelturg).

4.2.4 Esmasele turule kohaldatakse üldise vertikaalsete kokkulepete määruse eeskirju, eelkõige tagavad turuosa piirang, teatavate vertikaalsete kokkulepete väljajätmine grupierandist ja kõnealuse määruse tingimused selle, et kõnealused vertikaalsed kokkulepped kuuluvad üldise määrusega antava grupierandi alla eeldusel, et kõik määruses kehtestatud tingimused on täidetud. See näib mõistlik, kuna tegemist on turuga, kus eksisteerib konkurents.

4.2.5 Järelturu puhul tuleb arvesse võtta mootorsõidukite järelturu teatavaid konkreetseid omadusi, mis on seotud tehnoloogia arengu ja autotootjate poolt originaalseadmete tarnijalt ostetavate autoosade järjest suureneva keerukuse ja usaldusväärsusega.

(?) ELT C 317, 23.12.2009, lk 29–36.

4.2.6 Komitee nõustub komisjoniga, et autode järelturu konkurentsitingimused mõjutavad otseselt ka avalikku ohutust, sest kui sõidukeid on väärtalt remonditud, ei pruugi nende kasutamine olla turvaline, samuti mõjutatakse rahvatervist ja keskkonda, sest süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkoguste minimeerimiseks on vaja sõidukeid regulaarselt hooldada.

4.2.7 Varuosade turustamist ning remondi- ja hooldusteenuseid käsitlevad vertikaalsed kokkulepped peaksid kuuluma grupierandi alla vaid juhul, kui need vastavad peale üldises vertikaalsete kokkulepete määruses sätestatud grupierandi kohaldamise tingimuste ka rangematele nõuetele, mis käsitlevad teatavat liiki tõsisemaid konkurentsipiiranguid, mis võivad piirata varuosade tarnimist autode järelturul, täpsemalt järgmistel juhtudel:

- kokkulepped, mis piiravad varuosade müüki autotootjate valikulise turustussüsteemi liikmete poolt sõltumatutele remonditöökodadele, kes kasutavad neid osi remondi- või hooldusteenuste pakkumiseks;
- vertikaalsed kokkulepped, mis olles küll kooskõlas üldise määrusega, piiravad varuosade tootja võimalusi müüa varuosi sõidukitootja turustussüsteemi kuuluvatele volitatud remonditöökodadele, sõltumatutele varuosade müüjatele, sõltumatutele remonditöökodadele või lõpptarbijatele. See ei mõjuta eraõigusliku vastutuse eeskirjade kohaldamist, võimalust nõuda, et kasutataks ainult kvaliteedilt samaväärseid varuosi ega kokkuleppeid, mis kohustustavad volitatud remonditöökodasid kasutama garantiiajal remontimisel ainult sõidukitootja poolt selliseks tarnitud varuosi;
- kokkulepped, millega piiratakse sõidukiosade või originaalvaruosade tootja võimalust märgistada kõnealused osad tõhusalt ja nähtaval viisil oma kaubamärgi või logoga.

4.3 Täiendavate suuniste eelnõu

4.3.1 Suunistes sätestatakse mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes sisalduvate vertikaalsete piirangutega seoses tekkivate küsimuste hindamise põhimõtted vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 101. Suuniseid kohaldatakse ilma, et see piiraks üldiste vertikaalsete piirangute suuniste kohaldatavust, vaid suunised hoopis täiendavad neid.

4.3.2 Komisjon võtab suuniste tõlgendamisel arvesse ka sõidukitootjate assotsiatsioonide ACEA ja JAMA juhendit teatavate heade äritavade kohta, mida mootorsõidukite tootjad peavad järgima, et heauskselt täita volitatud turustajate ja remonditöökodadega seotud lepingulisi kohustusi.

4.3.3 Suuniste ülesehitus on järgmine:

- mootorsõidukite grupierandi määruse reguleerimisala ja seos üldise vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrusega;
- mootorsõidukite grupierandi määruse lisasätete kohaldamine;
- konkreetsete piirangute käsitlemine: ühe kaubamärgi pealesurumine ja valikuline turustamine.

4.3.4 Ühe kaubamärgi pealesurumise osas kehtestatakse uus säte, mis seisneb selles, et viieaastase perioodi alguspunkt on poolte vahelise lepingulise suhte algus, mitte ühe lepingulise dokumendi asendamine teise sama teemat käsitleva dokumendiga. See selgub aga allmärkusest 9, mitte suuniste tekstist. Selle muudatuse olulisuse tõttu on soovitatav lisada see põhiteksti.

4.3.5 Suunistes selgitatakse konkurentsikeelukohustusi ning nende negatiivset (konkureerivate tarnijate turule sisenemise või laienemise piiramine) ja positiivset (aitavad lahendada parasitluse probleemi, turustusvõrgustiku kaubamärgi kuvandi ja maine kujundamine) mõju.

4.3.6 Valikulise turustamise osas on oluline sõltumatute ettevõtete juurdepääs tehnilisele teabele ja juriidiliste garantiide kurtarvitamine.

5. Märkused

5.1 Enam kui kahe viimase aastakümne jooksul on konkurentsivaldkonnas autotööstust (sõiduaudod ja tarbesõidukid) reguleeritud grupierandimäärustega.

5.2 31. mail 2008. aastal avaldatud hindamisaruandes käsitles komisjon grupierandi mõju autotööstuse tavadele. Huvitatud isikud esitasid aruande kohta lugematul arvul märkusi ning aruandest lähtudes koostasid komisjoni talitused omakorda mõju hindamise aruande (SEK(2009) 1052, SEK(2009) 1053), mida on soovitatav lugeda koos teatisega KOM(2009) 388 lõplik.

5.3 Praegu vaadatakse läbi ja võetakse vastu uut üldist grupierandit, mis asendab 2010. aasta mais 22. detsembrist 1999 kehtiva määruse (EÜ) nr 2790/1999. Eeldades, et määrus (EÜ) nr 2790/1999 vaadatakse läbi, teeb komisjon järgmised ettepanekud:

— kõigepealt kolm poliitikavalikut autotööstuse jaoks: ii) kohaldada vertikaalseid kokkuleppeid käsitlevat üldise grupierandi määrust, iii) võtta vastu sektorikohased sätted grupierandi määrust täiendavates suunistes, iv) võtta vastu grupierandi määrus, milles käsitletakse eelkõige järelturu konkurentsipiiranguid;

— seejärel võtta määruse ja suuniste eelnõu raames vastu sektorikohaste sätetega määrus, mida täiendavad suunistes.

5.4 Uue mootorsõiduki soetamine on sarnaselt isiklikule eluasemele ost, mis toob Euroopa tarbijatele kaasa suurema surve perekonna eelarvele ning näitab selgelt siseturu olulisust ja toimimise määra. Autotööstuse hinnangute alusel on leitud, et auto eluea jooksul kulutatud kogusummast moodustab 40 % auto ost, 40 % hooldus ja 20 % kindlustus.

5.5 Euroopa tarbijate põhieesmärgi konkurentsi valdkonnas autotööstuses võib kokku võtta järgmiselt: nad valivad, kust autot osta ja kus seda vajadusel parandada parima hinna eest, ja soovivad liiklusohutuse kasvu.

5.6 Kui ühelt poolt on oluline tagada kõigi autotööstuse ettevõtjate jaoks ning eelkõige väikeste ja keskmise suurusega remondiettevõtete jaoks elav ja konkurentsivõimeline turg koos asjakohase tehnoloogiaarenguga, on teiselt poolt samuti oluline anda tarbijatele kindlustunnet.

5.7 Kehtiva määrusega (EÜ) nr 1400/2002 antakse teatud määrad seda kindlustunnet, kui näiteks määruse kohaselt muutub ühes liikmesriigis tootja väljastatud garantii samadel tingimustel kehtivaks kõigis liikmesriikides; kui edasimüüja täidetud garantiikirjaga tarbija ei pea enam ootama, et garantiid tunnustataks ka tema päritolumaal; või kui edasimüüja või volitatud remonditöökojad, kellele tarbija oma auto viib, ei võta enam ühtegi lisatasu ega nõua täiendavaid dokumente.

5.8 Kõige selle juures jätkuvad raskused, mis on seotud järgmiste aspektidega: uute sõidukite edasimüümine vahendajate kaudu, tarnijate nõudmised oma edasimüüjatele, eelkõige selleks, et rahuldada nn tootemargi identiteedi nõudeid, võimalus osta teistelt volitatud edasimüüjatelt või riiklikelt importijatelt ning sõidukite risttarnimise kaudsed piirangud volitatud edasimüüjate vahel.

5.9 Komisjon jälgis aktiivselt määruse (EÜ) nr 1400/2002 kohaldamist, nagu näitavad eeskujulikud otsused: nt 2007. aasta septembris vastu võetud neli otsust, mis andsid autotööstusele olulisi suuniseid tehnilise teabe kasutamise valdkonnas

(juhtum Comp/39.139-143 autotootjatega DaimlerChrysler, Fiat, Toyota ja Opel) ⁽⁸⁾.

5.10 Kaheksa aastat pärast määruse (EÜ) nr 1400/2002 vastuvõtmist kinnitavad majandusnäitajad, et asjaomastel turgude konkurentsi tase, mis viis selleni, et komisjon pooldas rangema valdkondliku grupierandi kehtestamist, on märkimisväärselt paranenud.

5.11 Seda dünaamilist ja keerulist konkurentsikeskkonda iseloomustab eelkõige uute mootorsõidukite reaalhindade alenemine, uute tootemarkide ilmumine turule, konkureerivate tootemarkide turuosade kõikumine, tagasihoidlik ja vähenev kontsentreerumine ning tarbijate valikuvõimaluste suurenemine paljudes võrreldavates turusegmentides. Siiski on riiklikud turud siseturu raames jätkuvalt mitmekesised, eelkõige uutes liikmesriikides, kus on enam arenenud kasutatud sõidukite ja sõltumatute remonditöökodade turg.

5.12 Suuremale konkurentstile seatakse jätkuvalt takistusi eelkõige seoses sõltumatute remonditöökodade juurdepääsuga varuosadele ja tehnilisele teabele, kahjustades sellega selgelt tarbijate huve. Kõnealuses sektoris valmistab jätkuvalt muret varuosade võltsimine ja piraatlus, sest mõnel juhul on kvaliteet puudulik ning teistel juhtudel võib selliste varuosade kasutus kahjustada liiklusohutust.

5.13 Komisjoni ettepanekud kavandatava konkurentsiõiguse raamistiku kohta mootorsõidukisektoris on kooskõlas selle sama suunaga ja jõustamispoliitikaga. Seepärast tuleb komitee meelde oma eelnevaid arvamusi, milles ta väljendas toetust komisjoni tööle ühishagide teemal nii üldiselt kui ka täpsemalt seoses konkurentsieskirjade rikkumisega.

6. Konkreetsete märkused

6.1 Komitee leiab, et komisjoni poliitikavalik koostada eraldi määrus ja suunistes on tasakaalustatud, sest selle juures võetakse arvesse võimalikke majanduslikke tagajärgi, mõju väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele, mis moodustavad suure osa remondi-, hooldus- ja varuosade turustamise turust, ning samuti võimalikku mõju ühiskonnale, keskkonnale ja liiklusohutusele.

Komitee soovib rõhutada esitatud ettepaneku järgmisi aspekte.

6.2 **Autotööstuse erikorra allumine üldisele grupierandi määrusele.** Komitee märgib, et komisjoni kavandatavaid täiendavaid autotööstuse suuniseid tuleks lugeda koos üldiste vertikaalsete piirangute suunistega ja neile alluvana (vt suuniste I peatüki punkti 1 lõige i). Kuna nimetatud suuniseid ei ole veel esitatud, on esimestele sõltumatu ja iseseisva hinnangu andmine keeruline.

⁽⁸⁾ ELT C 66, 22.3.2007, lk 18.

6.3 **Uue korra jõustumine.** Määruse eelnõus sätestatakse kaks korda, mille jõustumisaeg on erinev sõltuvalt käsitletavast turust. Varuosade ning remondi- ja hooldusteenuste turule kehtivat korda hakatakse kohaldama kohe alates 1. juunist 2010 ning uute sõidukite ostu ja müügi osas pikendatakse määrust (EÜ) nr 1400/2002 kuni 31. maini 2013.

6.3.1 Kuigi komitee tunnistab, et konkurents on praegu väiksem neist esimesel turul ning seda tuleb innustada, võib kahe erineva korra kohaldamine tekitada raskusi, sest paljudel juhtudel sisaldavad edasimüüjate ja turustajate sõlmitavad lepingud mõlemat komponenti.

6.3.2 Kaitstes jätkuvalt tarbijate huve konkurentsi kiire arengu tingimustes varuosade ning remondi- ja hooldusteenuste turul, mõnab komitee, et on võimalik näha ette üleminekusäte, mis väldiks uutest eeskirjadest tulenevaid lisatakistusi läbirääkimistele turustajate ja edasimüüjate lepingute muutmise üle.

6.3.3 Komitee kutsub Euroopa Komisjoni üles jõustama uut sõidukite grupierandi määrust täies ulatuses alates 1. juunist 2010, andes samas esmasele turule kaheaastase kohanemisaja, et kehtivad turustuslepingud oleks võimalik kohandada uute eeskirjadega.

6.3.4 Tuleb meeles pidada, et tootjad võivad lepinguid lõpetada kaheaastase etteteatamisajaga. See tähendab, et turustajad, kes on teinud teatud valikuid ja asjakohaseid investeringuid kehtiva grupierandi määruse alusel, peavad ootama 2013. aasta juunini, enne kui saavad allkirjastada uue turustuslepingu. Seda saaks vältida, kui tootjatele ja turustajatele antaks luba kohandada oma lepinguid varem, kui nad seda uute eeskirjade ja turutingimuste võimaliku muutumise tõttu vajalikuks peavad.

6.3.5 Uue grupierandi määruse kohaldamisel esmasele turule alates 1. juunist 2010 oleks veel see eelis, et see ühtiks uue järelturгу käsitleva grupierandi määruse ja suuniste jõustumisega.

6.3.6 Arvestades sellega, et väga suur osa turustajatest osutab ka müügijärgseid teenuseid, on lihtsam mõista, miks komitee pooldab uue grupierandi määruse kohaldamist esmastele ja järelturгуdele samal ajal. See tagab lihtsuse, paindlikkuse ja isegi väiksemad kohanemiskulud.

6.4 Ühe kaubamärgi pealesurumine

Vastavalt suuniste lõikele 25 ja allmärkusele 9 ei või tootjad pärast uue grupierandi määruse jõustumist hõlmata ühe kaubamärgi pealesurumisega seotud kohustusi oma olemasolevate turustajatega sõlmitavatesse uutesse kokkulepetesse. Arvestades

seda, et väga suur osa tootjatest jätkab lähiaastatel sama turustusvõrgustikuga, peaks see otsus põhimõtteliselt ära kaotama ühe kaubamärgi pealesurumise. See piirang on vastuolus komitee soovitusel (vt eespool märkus 1) ning samuti uue grupierandi üldmäärusega (28. juuli 2009), milles ei sätestata ühe kaubamärgi pealesurumise kokkuleppele mingeid piiranguid.

6.5 Sõiduautod ja tarbesõidukid

Sarnaselt kehtivale määrusele asetab komisjon ühele pulgale sõiduautod ja tarbesõidukid, kuigi neist esimesed on tarbekaubad ja teised kapitalikaubad, mida kasutatakse ettevõtluskeskkonnas, kus tarbija ei osta mitte ainult sõiduki, vaid terve paketi, millest teenus moodustab olulise osa, mis aitab maksimeerida tarbesõiduki kasutust, nagu põllumajandustraktorite ja ehitusmasinate puhulgi. Selline turuerinevus tähendab, et isegi konkurentsiaspektid ei ole nende kahe tooteliigi puhul samad.

6.5.1 Tarbesõidukite sektoris ei ole tegelikult ei esmasel ega ka järelturul konkurentsiprobleeme esinenud ega ole ka tarbijad seda kritiseerinud, sest see on väga konkurentsivõimeline turg, kus sõltumatutel varuosade tarnijatel on olnud pikka aega suur turuosa.

6.5.2 Komitee leiab seega, et tarbesõidukeid käsitlevaid kokkuleppeid tuleb grupierandi üldmäärusega reguleerida ka järelturul küsimustes, nagu tehakse traktorite ja ehitusmasinate puhul.

6.6 Varuosade tarnimine

6.6.1 Määruse eelnõu artikli 5 lõikes b sätestatakse, et erandit ei kohaldata kokkulepete suhtes, mille eesmärk on „piirata varuosade, remondivahendite või diagnostikaseadmete ja muude seadmete tarnija ja mootorsõidukite tootja kokkuleppe kohaselt tarnija võimalust müüa neid kaupu või teenuseid volitatud või sõltumatutele turustajatele või volitatud või sõltumatutele remonditöökodadele või lõppkasutajatele.”

6.6.2 Selle piirangu sõnastus ei näi olevat kooskõlas komisjoni seatud eesmärgiga.

6.6.3 Kehtivas grupierandi määruses ei luba varuosade ostu klausel tootjatel nõuda ostjatelt oma toodete ostmist enam kui 30 % ulatuses. Selle tulemusena alandab võrgustike tarnete mitmekesistamine hindu. Kui tootjate osakaal tarnetes ongi üle 30 %, tuleneb see tootjate seatud müügiplaanidest, preemiast

ja hinnaalandustest. Selline olukord näitab konkurentsipurvet, mida varuosade tarnijad tootjatele avaldavad.

6.6.4 Eelnõu artikli 5 lõikes b ei mainita aga mingit protsenti, mida ületades ei ole turustajad või remonditöökojad enam kohustatud kaupu tootjalt tarnima (nagu kehtiv 30 % sätestav klausel).

6.6.5 Lisaks kinnitatakse, et varuosade tarnijad peavad olema võimelised varustama volitatud remonditöökodasid. See võimalus jääb siiski teoreetiliseks, kui tootjatel on õigus kehtestada oma varuosade võrgustikus ainuõiguslik või peaaegu ainuõiguslik tarne.

6.7 Garantiid

Lõpetuseks juhib komitee samuti tähelepanu komisjoni seisukohale mootorsõidukite garantiide osas. Arvestades tootja otsest vastutust sõiduki töökorra tagamise ja vigade parandamise eest, sätestab komisjon, et remonditöökodadele pandav kohustus kasutada õigusliku garantii ajal vaid tootja tarnitud varuosi oleks erand. Komitee kiidab selle seisukoha heaks, kuid see ei tohiks siiski muuta tarbija jaoks täiesti võimatuks pöörduda sõiduki korrapäraseks hooldamiseks sõltumatute remonditöökodade poole, sest see piiraks tarbijate õigusi toodete kvaliteedi ja garantii osas.

Brüssel, 18. märts 2010

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Mario SEPI