

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl būsimos konkurencijos teisės sistemos, taikomos motorinių transporto priemonių sektoriuje

COM(2009) 388 galutinis

(2010/C 354/18)

Pranešėjas **Hernández BERNARDO BATALLER**

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2009 m. liepos 22 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

„Komisijos komunikato dėl Būsimosios konkurencijos teisės sistemos, taikytinos motorinių transporto priemonių sektoriui“

COM(2009) 388 galutinis.

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2010 m. kovo 2 d. priėmė savo nuomonę.

461-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2010 m. kovo 17–18 d. (kovo 18 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 84 nariams balsavus už, 5 – prieš ir 7 susilaikius.

1. Išvados

1.1 EESRK pritaria Komisijos atliktai sektoriaus ir tų sričių, kuriose būtina didesnė konkurencija, analizei. Atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlytas alternatyvas, EESRK norėtų priimti konkrečiam sektoriui taikytinas nuostatas, kurios būtų pridėtos prie bendrosios išimties gairių pavidalu. Todėl EESRK labai palankiai vertina pasiūlymus dėl reglamento ir papildomų gairių. Tuo pat metu jis pabrėžia, kad jie turi būti skaitomi kartu su Bendrosiomis vertikaliosiomis gairėmis, kurias jie papildytų; tačiau jos dar nėra pateiktos, todėl pasiūlymų nagrinėjimas nėra išsamus.

1.2 EESRK pritaria Komisijos nuomonei dėl būtinybės sukurti teisinę bazę, kuri turėtų bendrą teigiamą poveikį vartotojų gerovei ir padidintų jų apsaugą. Komitetas norėtų dar kartą išsakyti savo požiūrį, kurį jau išdėstė ankstesnėse nuomonėse dėl konkurencijos ⁽¹⁾.

1.3 Tačiau būtina nustatyti dvejų metų pereinamąjį laikotarpį prekybos atstovams, kurių didžiausia dalis yra mažosios ir vidutinės įmonės. Dėl teisinio tikrumo ir dėl teisėtų lūkesčių bei proporcingumo principo, jiems būtinas pakankamas laikotarpis susigrąžinti investuotas lėšas, geriau prisitaikyti prie technologijų raidos rinkoje ir prisidėti prie didesnės kelių eismo saugos.

1.4 Be to, EESRK tikisi, kad naujoji teisinė bazė užtikrins teisinį tikrumą visiems ūkinės veiklos vykdytojams ir netaps

nauja kliūtimi įmonėms, remsis Europos smulkiojo verslo aktu bei tais pačiais konkurencijos tikslais, numatytais Reglamente (EB) Nr. 1400/2002.

1.5 EESRK mano, kad papildomose gairėse neturėtų būti numatyta jokių apribojimų išipareigojimų nekonkuruoti prekėmis su kitais prekių ženklais susitarimams. Tai labiau derėtų su naujuoju bendrosios išimties reglamentu.

1.6 Su komercinėmis transporto priemonėmis susijusiems susitarimams turėtų būti taikomas bendrasis reglamentas, kuriuo apibrėžiami atsarginių dalių platinimo vertikalieji apribojimai.

2. Įžanga

2.1 2002 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalinių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje ⁽²⁾ nustatytos griežtesnės taisyklės nei 1999 m. gruodžio 22 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2790/1999 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalinių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje ⁽³⁾.

2.2 Komisijos reglamente (EB) Nr. 1400/2002 dėmesys iš esmės skiriamas veiklai ir elgesiui, kuris rimtai riboja konkurenciją ir nustato apribojimų, kurie trukdo reglamentą taikyti kuriai nors susitarimo daliai („pagrindiniai apribojimai“), o kiti apribojimai yra draudžiami, tačiau neužkerta kelio reglamentu nustatytą išimtį taikyti likusiai susitarimo daliai („specialios sąlygos“).

⁽¹⁾ OL C 228, 2009 9 22, p. 47. OL C 175, 2009 7 28, p. 20.

⁽²⁾ OL L 203, 2002 8 1, p. 30.

⁽³⁾ OL L 336, 1999 12 29, p. 21.

2.3 Svarbiausi Komisijos reglamento Nr. 1400/2002 ypatumai yra šie:

- jis netaikomas ne tik keleiviniams automobiliams, bet ir tokioms transporto priemonėms kaip autobusai ir sunkvežimiai,
- jis įpareigoja kiekvieną gamintoją pasirinkti išimtinį ar pasirinktinį platinimą, žinodamas, kad tik dviem paskirstymo sistemoms taikomos išimtys:
 - *išskirtinė* sistema, jeigu gamintojas kiekvienam platintojui ar remontininkui (arba išskirtinei klientų grupei) paskiria išskirtinę teritoriją. Paskirtoje teritorijoje jis negali pasirinkti daugiau jokio kito platintojo. Platintojams gali būti nustatytas ir būtinas kokybės lygis. Konkurencija didinama skatinant pasyvius pardavimus išskirtinėje teritorijoje, o svarbiausia parduoti perpardavėjams už tinklo ribų,
 - *pasirinktinio paskirstymo* sistema, kai tiekėjas įsipareigoja parduoti sutartyje numatytas prekes arba paslaugas tiesiogiai ar netiesiogiai tik pagal konkrečius kriterijus pasirinktiems platintojams arba remontininkams. Pasirinktinio paskirstymo sistema gali būti paremta kiekybiniais arba kokybiniais kriterijais arba jų deriniu.
- vienoje sutartyje negali būti derinama pasirinktinė paskirstymo sistema su išskirtine sistema. Iš esmės, vadinamosios „išlygos vietos atžvilgiu“ negalima taikyti pasirinktinėje paskirstymo sistemoje, tačiau ją galima nustatyti išskirtiniams platintojams,
- Reglamento 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos trys skirtingos produktų rinkos:
 - naujų variklinių transporto priemonių platinimas: rinkos dalis apskaičiuojama atsižvelgiant į tiekėjo parduotą sutartyje numatytų prekių ir paslaugų kiekį, kartu su visomis kitomis tiekėjo parduotomis prekėmis, kurias pirkėjas laiko lygiavertėmis arba pakeičiamomis dėl prekės savybių, kainų ir numatytos paskirties,
 - atsarginių dalių platinimas: rinkos dalis apskaičiuojama atsižvelgiant į tiekėjo parduotą sutartyje numatytų prekių ir kitų prekių vertę, kartu su visomis kitomis tiekėjo parduotomis prekėmis, kurias pirkėjas laiko lygiavertėmis arba pakeičiamomis dėl prekės savybių, kainų ir numatytos paskirties,
 - remonto ir techninės priežiūros paslaugos: rinkos dalis apskaičiuojama atsižvelgiant į tiekėjų platinimo tinklo

narių parduotų sutarties paslaugų vertę, kartu su visomis kitomis tų narių parduotomis paslaugomis, kurias pirkėjas laiko lygiavertėmis arba pakeičiamomis dėl jų savybių, kainų ir numatytos paskirties.

- be nurodytų rinkos dalies didžiausių ribų, reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytos „sutarties prekių arba lygiavertčių prekių tiekimo kainos ar sąlygos [kurios] gerokai skiriasi atskirose geografinėse rinkose“ yra nesuderinamas. Tokiais atvejais Komisija galėtų atšaukti reglamentu numatytą išimtį,
- Komisija stengėsi panaikinti kliūtis paralelinei prekybai, ir Reglamente 1400/2002 teigiama, kad ribos, kurias tiekėjai nustato savo platintojų vykdomiems pardavimams, skirtiems bet kuriam galutiniam vartotojui kitose valstybėse narėse, pvz., jeigu platintojo atlyginimas arba pardavimo kaina priklauso nuo transporto priemonių paskirties vietos ar galutinių vartotojų gyvenamosios vietos, sudaro netiesioginį pardavimų apribojimą. Be to, planinės pardavimo užduotys, produktų platinimo arba premijų sistema, pagrįsta mažesne teritorija nei bendroji rinka, yra neleistina.

2.4 Variklinių transporto priemonių teisinė bazė per pastaruosius metus pasikeitė, pirmiausia dėl 2007 m. birželio 20 d. priimto Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos⁽⁴⁾; jo nuostatos buvo savanoriško pobūdžio, bet nuo 2009 m. rugsėjo mėn.⁽⁵⁾ tapo privalomos. Tačiau dar ilgai automobilių parkui priklausys nemažai automobilių, kuriems nebus taikomas šis reglamentas; tai sudarys didelę rinką nepriklausomiems remontininkams.

2.4.1 Kalbant apie konkurenciją automobilių atsarginių dalių rinkoje, kuri pagrįsta pramoninės nuosavybės teisėmis, kurios priklauso gamintojui, ir plačiai paplitusiais su originalios įrangos tiekėjais sudarytais subrangos susitarimais (įskaitant vadinamuosius mechaninio apdirbimo susitarimus), buvo pabrėžta, kad kai kurių atsarginių dalių iki šiol galima įsigyti tik transporto gamintojų tinkluose.

2.4.2 Todėl Komisija siūlo pataisytame pasiūlyme dėl direktyvos dėl dizaino apsaugos įtraukti „straipsnį dėl remonto“. EESRK palankiai įvertino pasiūlymą pakartodamas teiginį⁽⁶⁾, kad „dizaino savininkui suteikta monopolija yra taikoma vien gaminio išorės formai, o ne pačiam gaminiui“ ir „dizaino apsaugos straipsnio dėl remonto taikymas sudedamosioms dalims įsteigtų monopoliją antrinėje rinkoje, prieštaraujantis teisei į dizaino apsaugą esmei“.

⁽⁴⁾ OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

⁽⁵⁾ OL C 318, 2006 12 23, p. 62.

⁽⁶⁾ EESRK nuomonės, OL C 388, 1994 12 31, p. 9, OL C 286, 2005 11 17, p. 8.

2.5 Automobilių sektoriaus klausimu EESRK priėmė nuomonę dėl Automobilių pramonės tiekėjų ir pasrovinių rinkų (⁷), kurioje jis nurodė, kad pasrovinės rinkos dalyviai yra transporto priemonių gamintojai, jų tiekėjai ir nepriklausomi arba įgaliotieji rinkos operatoriai paslaugų teikimo, atsarginių dalių ir pagalbinių reikmenų tiekimo bei gamybos, platinimo ir mažmeninės prekybos srityse; tinklą sudaro 834 700 bendrovių, daugiausia MVĮ, kurių bendra apyvarta siekia 1 107 mlrd. eurų, ir apie 4,6 mln. darbuotojų.

3. Komisijos dokumentų pastarojo laikotarpio raida

3.1 2009 m. gruodžio 21 d. Komisija priėmė

— Komisijos reglamento dėl Sutarties 101 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalųjų susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje projektą ir

— Komisijos pranešimo Papildomos gairės dėl vertikalųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto susitarimuose projektą.

Komisija pradėjo viešas konsultacijas dėl šių dokumentų.

3.2 2010 m. sausio 15 d. už konkurenciją atsakinga Komisijos narė nusprendė šiuos pirmiau punkte nurodytus du dokumentus perduoti Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui norėdama sužinoti Komiteto nuomonę dėl šių įstatymo galią turinčių pasiūlymų.

3.3 Todėl šioje nuomonėje dėl dokumento (COM(2009) 388 galutinis) pranešėjas kartu išanalizuos 3.1 punkte nurodytą teisės aktų projektus.

4. Komisijos dokumentų santrauka

4.1 **Komisijos komunikate** dėl būsimosios konkurencijos teisės sistemos, taikytinos motorinių transporto priemonių sektoriui, siūloma:

a) *Dėl naujų transporto priemonių susitarimų, įsigaliosiančių 2013 m. gegužės 31 d.:*

— taikyti bendras siūlomos naujos bendrosios išimties taisykles vertikaliesiems susitarimams,

— parengti šiam konkrečiam sektoriui taikomas gaires, kad būtų galima užkirsti kelią konkuruojančių transporto priemonių gamintojų išstūmimui iš rinkos bei užtikrinti jų patekimą į transporto priemonių mažmeninės prekybos ir remonto rinkas, apsaugoti konkurenciją tarp prekės ženklą turinčių transporto priemonių ir išsaugoti 81 straipsnio atgrasomąjį poveikį,

— išlaikyti reglamento nuostatas, taikomas variklinių transporto priemonių paskirstymo susitarimams iki 2013 m. gegužės 31 d.

b) *Remonto ir techninės priežiūros ir (arba) atsarginių dalių tiekimo ir paskirstymo susitarimams, kurie įsigalios nuo 2013 m. gegužės 31 d.:*

— taikyti bendras siūlomos naujos bendrosios išimties taisykles vertikaliesiems susitarimams,

— parengti konkrečiam sektoriui taikytinas gaires, kurios papildytų konkrečiam tikslui skirtą bendrosios išimties reglamentą, arba abiejų priemonių derinį, kad konkurencijos tarnybos turėtų daugiau galimybių plačiau ir nuosekliau reaguoti į susirūpinimą keliančias konkurencijos problemas, svarbiausia i) galimybę naudotis technine informacija; ii) galimybę įsigyti atsarginių dalių; iii) garantijoje numatytų sąlygų nevykdymą ir iv) galimybę patekti į įgaliotųjų remontininkų tinklus.

4.2 Bendrosios išimties reglamento projektas

4.2.1 Šie vertikalūs susitarimai gali pagerinti ekonominę efektyvumą gamybos arba paskirstymo grandinėje, padėdami geriau koordinuoti veiklą tarp dalyvaujančių įmonių, nors tai priklauso nuo šių susitarimų šalių įtakos rinkoje laipsnio.

4.2.2 Be to, vertikaliesiems susitarimams, kuriuose numatyti apribojimai ir jie gali varžyti konkurenciją bei kenkti vartotojams arba kurie nėra būtini pirmiau nurodytam teigiamam poveikiui pasiekti, neturėtų būti taikoma bendroji išimtis.

4.2.3 Projekte susitarimai dėl naujų transporto priemonių platinimo („pirminė rinka“) atskiriami nuo susitarimų dėl remonto ir priežiūros paslaugų bei atsarginių dalių platinimo („antrinė rinka“).

4.2.4 Bendrojo reglamento dėl vertikalųjų susitarimų nuostatos bus taikomos „pirminei rinkai“, pirmiausia nuostatos dėl rinkos dalies apribojimo, išimties netaikymo kai kuriems vertikaliesiems susitarimams, ir tame reglamente numatytos sąlygos, kurių laikantis šiems vertikaliesiems susitarimams gali būti taikoma Bendrajame reglamente numatyta išimtis, jeigu laikomasi visų jame numatytų sąlygų. Atrodo, kad tokios nuostatos yra pagrįstos, nes tai yra rinka, kurioje egzistuoja konkurencija.

4.2.5 Kalbant apie „antrinę rinką“, reikėtų atsižvelgti į konkrečius variklinių transporto priemonių rinkos ypatumus, susijusius su technologijų raida, didėjančiu automobilių dalių, kurias automobilių gamintojai perka iš originalios įrangos tiekėjų, sudėtingumu ir patikimumu.

(⁷) OL C 317, 2009 12 23, psl. 29-36.

4.2.6 EESRK sutinka su Komisijos nuomone, kad konkurencinės sąlygos variklinių transporto priemonių antrinėje rinkoje daro tiesioginį poveikį visuomenės saugumui, nes transporto priemonės gali tapti nesaugios, jeigu jos bus blogai suremontuotos, bei visuomenės sveikatai ir aplinkai dėl išmetamo anglies dioksido ir kitų teršalų, kurių išmetimui sureguliuoti reikalinga reguliari transporto priemonių priežiūra.

4.2.7 Vertikaliesiems susitarimams dėl atsarginių dalių platinimo, remonto ir techninės priežiūros paslaugų turėtų būti taikoma bendroji išimtis tik tuo atveju, jeigu be išimties sąlygų, kurios tokiems susitarimams yra numatytos Bendrojo reglamentu, jie atitinka ir griežtesnius reikalavimus dėl tam tikrų didelių konkurencijos apribojimų, kurie gali riboti atsarginių dalių tiekimą automobilių antrinėje rinkoje, konkrečiau:

- susitarimai, kurie riboja transporto priemonės gamintojo pasirinktinio platinimo narių parduodamas atsargines dalis nepriklausomiems remontininkams, kurie savo ruožtu jas naudoja remonto ar techninės priežiūros paslaugoms teikti,
- susitarimai, kurie, nors ir atitinka Bendrąjį reglamentą, bet vis tiek apriboja atsarginių dalių gamintojo galimybę tokias dalis parduoti įgaliotiesiems remontininkams transporto priemonės gamintojo paskirstymo sistemoje, atsarginių dalių nepriklausomiems platintojams, nepriklausomiems remontininkams ar galutiniams naudotojams; nė viena ši nuostata neturi įtakos privatinės teisės atsakomybės nuostatų taikymui, galimybei reikalauti naudoti „atsargines dalis, atitinkančias sudėtinių dalių kokybę“ ir netgi susitarimams, kuriuose yra įgaliotiesiems remontininkams nustatyti įpareigojimai naudoti tik tas atsargines dalis, kurias patiekė transporto priemonės gamintojas šiems remonto darbams atlikti garantiniu laikotarpiu,
- susitarimai, kurie riboja sudėtinių dalių ar originalių atsarginių dalių gamintojo galimybę dėti savo prekės ženklą ar logotipą ant šių dalių aiškiai matomoje vietoje.

4.3 Papildomų gairių projektas

4.3.1 Gairėse išdėstyti principai, pagal kuriuos, remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsniu, vertinami variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat atsarginių dalių paskirstymo susitarimuose numatyti vertikalieji apribojimai. Šios gairės taikomos nepažeidžiant galimybės taikyti Bendrąsias gaires dėl vertikalųjų susitarimų, o jas tik papildo.

4.3.2 Aiškindama šias gaires, Komisija atsižvelgs ir į Elgesio kodeksą, kurį pateikė automobilių gamintojų asociacijos ACEA ir JAMA dėl tam tikros gerosios verslo praktikos, kurios automobilių gamintojai turėtų laikytis, jeigu norėtų sąžiningai

vykdyti sutartinius įsipareigojimus savo įgaliotiesiems platintojams ir remontininkams.

4.3.3 Gairių struktūra yra tokia:

- variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamento taikymo sritis ir ryšys su Bendroju bendrosios vertikaliosios išimties reglamentu,
- variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamento papildomų nuostatų taikymas,
- specialiųjų apribojimų vertinimas: prekyba vieno prekės ženklo produkcija ir pasirinktinis platinimas.

4.3.4 Yra įdiegta naujovė dėl vieno prekės ženklo produkcijos: atskaitos taškas skaičiuojant penkerių metų laikotarpio pradžią yra šalių sutartinių santykių pradžia, o ne vieno sutartinio dokumento, apimančio tą patį dalyką, pakeitimas kitu. Tačiau ši nuostata yra įrašyta 9 išnašoje, o ne gairių tekste. Atsižvelgiant į šio pakeitimo svarbą, šią nuostatą vertėtų įrašyti į patį dokumento tekstą.

4.3.5 Gairėse nurodyti įsipareigojimai nekonkuruoti, jų neigiamas (konkuruojančių tiekėjų sudaromos kliūtys patekti į rinką ar plėsti veiklą) ir teigiamas poveikis (padedant spręsti pasinaudojimo problemą, prekės ženklo įvaizdžio ir paskirstymo tinklo reputacijos gerinimas).

4.3.6 Galimybė naudotis technine informacija ir garantijoje numatytų sąlygų nevykdymas yra svarbūs pasirinktinio paskirstymo aspektai.

5. Pastabos

5.1 Konkurencijai automobilių sektoriuje – lengviesiems automobiliams ir komercinėms transporto priemonėms – jau daugiau kaip du dešimtmečius taikomi specialūs bendrosios išimties reglamentai.

5.2 2008 m. gegužės 31 d. vertinimo ataskaitoje Komisija įvertino bendrosios išimties poveikį automobilių sektoriaus veiklai. Atskaitą plačiai komentavo suinteresuotieji subjektai; savo ruožtu buvo parengtas Komisijos tarnybų poveikio vertinimas (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053). Šiuos dokumentus rekomenduojama skaityti kartu su Komunikatu COM(2009) 388 galutinis.

5.3 Tačiau nauja bendroji išimtis dabar yra taisoma ir, kai bus priimta, nuo 2010 m. gegužės mėn. pakeis dabartinį 1999 m. gruodžio 22 d. Reglamentą (EB) Nr. 2790/1999. Remdamasi prielaida, kad šis reglamentas bus pataisytas, Komisija siūlo:

— iš pradžių variklinių transporto priemonių sektoriui – tris alternatyvas: ii) vertikaliesiems susitarimams taikyti tik bendrąją išimtį, iii) priimti konkrečiam sektoriui taikytinas gaires, kurios būtų pridėtos prie bendrosios išimties, ir iv) priimti bendrosios išimties reglamentą, kuriame pagrindinis dėmesys būtų skiriamas konkurencijos apribojimams antrinėje rinkoje,

— parengus reglamento ir gairių projektą, priimti konkrečiam sektoriui taikytiną reglamentą kartu su gairėmis.

5.4 Europos vartotojai, pirkdami variklines transporto priemones, kaip ir pirkdami namą, skiria didžiausią namų ūkio biudžeto dalį; be to, tai labai aiškiai parodo, koks svarbus bendrosios rinkos sukūrimas ir koks yra jo mastas. Remiantis sektoriaus duomenimis, per transporto priemonės eksploatavimo laiką 40 proc. visų išlaidų tenka pradiniam įsigijimui, 40 proc. – techninei priežiūrai ir 20 proc. – draudimui.

5.5 Esminių Europos vartotojų tikslą dėl konkurencijos variklinių transporto priemonių sektoriuje būtų galima taip apibendrinti: sudaryti sąlygas pasirinkti, kur pirkti ir prireikus remontuoti už geriausią kainą bei naudotis kuo didesne kelių eismo sauga.

5.6 Nors labai svarbu užtikrinti gyvybingą ir konkurencingą rinką neatsilikant nuo technologijų raidos ir apimant visus automobilių sektoriaus ekonominius dalyvius, ypač mažąsias ir vidutines įmones, ne mažiau svarbu nuraminti ir vartotojus.

5.7 Dabartiniame Reglamente (EB) Nr. 1400/2002 yra nemažai tokių pozityvių ženklų: pavyzdžiui, pagal šį reglamentą gamintojo kurioje nors valstybėje narėje suteiktos garantijos tomis pačiomis sąlygomis galioja visose valstybėse narėse; vartotojui, kurio garantinę knygelę pildo atstovas kitoje valstybėje narėje, nereikia laukti, kol jo kilmės šalis pripažins garantiją; ir atstovas arba remontininkas, kuriam vartotojas patikėjo remontuoti automobilį, nebenustato jokio mokesčio ir nereikalauja papildomų dokumentų.

5.8 Tačiau ir toliau esama problemų, susijusių su naujų automobilių perpardavimu tarpininkams, nes tiekėjai nustato reikalavimus savo atstovams, pirmiausia tam, kad laikytųsi „ženklų identifikavimo“ reikalavimų, su galimybe pirkti iš kitų įgaliotų atstovų ar nacionalinių importuotojų bei su netiesioginiais apribojimais dėl transporto priemonių kryžminių tiekimų tarp įgaliotųjų atstovų.

5.9 Komisija labai atidžiai stebėjo, kaip taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1400/2002; šis procesas atsispindėjo pavyzdiniuose sprendimuose, kurių keturi buvo priimti 2007 m. Jie sektoriui tapo vertingomis gairėmis dėl naudojimosi technine

informacija (Byla COMP/39.139-143 dėl DaimlerChrysler, Fiat, Toyota, General Motors ir Opel) ⁽⁸⁾.

5.10 Praėjus aštuoneriems metams nuo Reglamento (EB) Nr. 1400/2002 priėmimo, ekonominiai rodikliai patvirtina, kad konkurencijos laipsnis atitinkamose rinkose dėl Komisijos sprendimo taikyti griežtesnę, konkrečiam sektoriui taikomą bendrąją išimtį, gerokai padidėjo.

5.11 Kad konkurencijos sąlygos yra dinamiškos ir sudėtingos pirmiausia rodo naujų transporto priemonių realių kainų kritimas, naujų prekių ženklų atsiradimas rinkoje, kintanti konkuruojančių prekių ženklų užimama rinkos dalis, nuosaiki ir mažėjanti koncentracija bei vartotojams atsirandančios didesnės pasirinkimo galimybės įvairiuose palyginamuose rinkos segmentuose. Tačiau nacionalinių rinkų įvairovė vidaus rinkos požiūriu, pirmiausia naujose valstybėse narėse, kurių naudotų automobilių ir nepriklausomų remontininkų rinka yra labiau išvystyta, išlieka.

5.12 Su kliūtimis, trukdančiomis didesnei konkurencijai (akivaizdu, kad dėl to nukenčia vartotojai), dažniausiai susiduria nepriklausomi remontininkai, neturintys pakankamai galimybių įsigyti atsarginių dalių ir galimybės naudotis technine informacija. Atsarginių dalių klastojimas ir piratavimas toliau kelia daugiausia rūpesčių sektoriui, kai kuriais atvejais dėl blogos gaminių kokybės, o kai kada – dėl tokių atsarginių dalių nukenčia kelių eismo sauga.

5.13 Komisijos pasiūlymai dėl būsimosios konkurencijos teisinės bazės, taikytinos variklinių transporto priemonių sektoriui, atitinka šį įgyvendinimo užtikrinimą ir politiką. Todėl EESRK primena ankstesnes nuomones, kuriose jis pritarė Komisijos darbui dėl kolektyvinių ieškinių apskritai arba konkrečiai dėl konkurencijos taisyklių pažeidimų.

6. Konkrečios pastabos

6.1 EESRK mano, kad Komisijos sprendimas siūlyti parengti konkretų reglamentą ir gaires yra tinkamas, nes jame atsižvelgiama ir į galimas ekonomines pasekmes, poveikį mažosioms ir vidutinėms įmonėms, kuriose atliekama didelė remonto, techninės priežiūros dalis, atsižvelgta į atsarginių dalių paskirstymo rinką, ir į galimą poveikį aplinkai, kelių eismo saugai bei socialinių poveikį.

EESRK norėtų pabrėžti šiuos pasiūlymo aspektus:

6.2 Specialus režimas, taikomas variklinių transporto priemonių sektoriui, papildantis bendrąjį BIR (bendrosios išimties reglamentas). EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad Komisijos pasiūlytos papildomos gairės motorinių transporto priemonių sektoriui turi būti neatsiejamos nuo Bendrųjų vertikalųjų gairių (žr. Gairių I dalies 1 straipsnio 1 punktą) ir jas papildyti; Bendrosios vertikaliosios gairės dar nėra pristatytos, todėl akivaizdu, kad vertinimas, kuriame į jas neatsižvelgiama, negali būti išsamus.

⁽⁸⁾ OL C 66, 2007 3 22, p. 18.

6.3 Naujo režimo įsigaliojimas. Reglamento projekte numatyti du įsigaliojimo terminai, taikytini minėti rinkai. Vienas įsigalios 2010 m. birželio 1 d. atsarginių dalių, remonto ir techninės priežiūros rinkai, kitas – Reglamento 1400/2002 galiojimo naujų transporto priemonių pardavimui ir perpardavimui pratęsimas iki 2013 m. gegužės 31 d.

6.3.1 Nors EESRK pripažįsta, kad pirmojoje iš šių rinkų dabartinis konkurencijos laipsnis yra mažesnis ir kad jį reikia didinti, du skirtingi režimai gali kelti problemų, nes sutartyse tarp atstovų ir platintojų dažnai yra abiejų režimų elementų.

6.3.2 Paisydamas vartotojų interesų atsarginių dalių ir (arba) remonto ir (arba) techninės priežiūros rinkose, kuriose sparčiai kinta konkurencinės sąlygos, EESRK pritaria nuomonei, kad galėtų būti priimta pereinamojo laikotarpio taisyklė užkertanti kelią kurti papildomas kliūtis iš naujo sudaryti sutartis tarp platintojų ir atstovų pagal naujas taisykles.

6.3.3 EESRK ragina Europos Komisiją visapusiškai įgyvendinti naujų transporto priemonių BIR nuo 2010 m. birželio 1 d., pirminei rinkai nustatant dvejų metų pereinamąjį laikotarpį, kad jau sudaryti paskirstymo susitarimai būtų suderinti su naujosiomis taisyklėmis.

6.3.4 Nereikėtų pamiršti, kad gamintojai gali nutraukti susitarimus pranešę apie tai prieš trejus metus. Tai reiškia, kad atstovai, priėmę tam tikrus sprendimus ir atitinkamai investavę remdamiesi dabartiniu BIR, turėtų laukti iki 2013 m. birželio mėn., kai pasirašys naujus paskirstymo susitarimus, nebent gamintojams ir atstovams būtų leista suderinti savo sutartis anksčiau, jeigu jie manys, kad tai būtina atsižvelgiant į naujas taisykles ir galimus rinkos sąlygų pasikeitimus.

6.3.5 Susiklostys palanki padėtis, kai nuo 2010 m. birželio 1 d. pradėjus taikyti naująjį BIR įsigalios ir naujasis BIR bei gairės, skirtos antrinei rinkai.

6.3.6 Atsižvelgiant į tai, kad didžioji dalis atstovų teikia ir garantinio aptarnavimo paslaugas, visai suprantama, kodėl EESRK palankiai vertina tai, kad naujasis BIR pirminei ir antrinei rinkoms būtų pradėtas taikyti tuo pačiu metu. Ši galimybė užtikrins supaprastinimą, lankstumą, o svarbiausia mažesnes pereinamojo laikotarpio sąnaudas.

6.4 Įpareigojimas prekiauti vieno prekės ženklo produkcija

Pagal gaires (25 punktas ir 9 išnaša), kai tik įsigalios naujasis BIR, gamintojams neleidžiama į naujus susitarimus su dabartiniais atstovais įtraukti įpareigojimus prekiauti vieno prekės ženklo produkcija. Turint galvoje, kad didžioji dalis gamintojų

artimiausiu metu ir toliau dirbs su tuo pačiu paskirstymo tinklu, šis sprendimas iš esmės panaikins įpareigojimą prekiauti vieno prekės ženklo produkcija. Šis apribojimas prieštarauja ne tik EESRK pasiūlymui (žr. pirmiau nurodytą 1 punktą), bet ir naujam bendrajam BIR (2009 m. liepos 28 d.), kuriame nenumatyta jokių apribojimų dėl susitarimo prekiauti vieno ženklo produkcija.

6.5 Vartotojas ir komercinės transporto priemonės

Kaip ir dabartiniame reglamente, Komisija lengvuosius automobilius ir komercines transporto priemones priskiria tai pačiai grupei, nors lengvieji automobiliai yra vartojimo prekės, o komerciniai – gamybos priemonės, kurioms taikomas B2B („verslas verslui“) modelis, kai klientas įsigyja ne tik transporto priemonę, bet ir paketą, kuris iš esmės buvo pasirinktas dėl paslaugos, kad būtų maksimaliai panaudota komercinė transporto priemonė, kaip žemės ūkio traktorių ir statybinės įrangos atveju. Toks rinkos skirtumas rodo, kad skiriasi net ir konkurencijos aspektai dviems produkto rūšims.

6.5.1 Apskritai komercinių transporto priemonių sektorius ir pirminėje, ir antrinėje rinkose nesusidūrė su jokiais konkurencijos problemomis, galutiniai vartotojai jo taip pat nekritikavo, nes tai labai konkurencinga rinka, kurioje nepriklausomiems atsarginių dalių tiekėjams jau seniai priklauso didelė rinkos dalis.

6.5.2 Todėl EESRK mano, kad susitarimams, susijusiems su komercinėmis transporto priemonėmis, turėtų būti taikomas bendrasis BIR dėl antrinės rinkos, kaip tai daroma traktorių ir statybinės įrangos atveju.

6.6 Atsarginių dalių tiekimas

6.6.1 Pagal reglamento projekto 5 straipsnio b punktą „išimtis netaikoma“ apribojimui, „dėl kurio atsarginių dalių, remonto įrankių ar diagnostinės arba kitokios įrangos tiekėjas susitaria su variklinių transporto priemonių gamintoju ir kuriuo ribojamos tiekėjo galimybės parduoti tas prekes arba paslaugas įgaliotiesiems ar nepriklausomiems platintojams arba įgaliotiesiems ar nepriklausomiems remontininkams, arba galutiniams vartotojams“.

6.6.2 Neatrodo, kad šio apribojimo formuluotė atitiktų Komisijos tikslą.

6.6.3 Atsarginių dalių pirkimo straipsnis dabartiniame BIR iš esmės užkerta kelią gamintojams priversti pirkėjus pirkti iš jų daugiau nei 30 proc. tiekiamo kiekio. Todėl tiekimo tinklams įvairinimas sumažins kainas. Nors gamintojams vis dar priklauso daugiau kaip 30 proc. tiekiamo kiekio, tai galima paaiškinti gamintojų užduotimis, premijavimo ir mažinimo

sistemomis. Tokia padėtis akivaizdžiai rodo, kokį konkurencinį spaudimą daro atsarginių dalių gamintojai transporto priemonių gamintojams.

6.6.4 Tačiau pasiūlytame 5 straipsnio b punkte nėra užsiminta apie jokią procentinę dalį, kurią viršijus platintojai ar remontininkai negalėtų reikalauti iš gamintojo prekių kiekio (kaip yra dabar numatyta 30 proc. sąlyga).

6.6.5 Be to, teigiama, kad atsarginių dalių gamintojai turi turėti galimybę tiekti įgaliotiesiems remontininkams. Tačiau ši galimybė išliks vien tik teorinė, jeigu gamintojai galės reikalauti iš savo atsarginių dalių tinklų išskirtinio ar pusiau išskirtinio tiekimo.

6.7 Garantijos

Galiausiai EESRK pabrėžia Komisijos poziciją dėl variklinių transporto priemonių garantijų. Atsižvelgiant į tiesioginę gamintojo atsakomybę už tinkamą veikimą ir trūkumų pašalinimą, Komisija numato, kad įpareigojimas remontininkams naudoti tik tas atsargines dalis, kurias pateikė gamintojas teisinės garantijos laikotarpiu, sudaro išimtį. EESRK mano, kad tokia pozicija yra priimtina, tačiau dėl šio įpareigojimo neturėtų būti iš vartotojų atimta galimybė kreiptis į nepriklausomus remontininkus klausimais, susijusiais su reguliaria transporto priemonės technine priežiūra, nes tai būtų vartotojų teisių gauti kokybiškas prekes ir atitinkamas garantijas pažeidimas.

2010 m. kovo 18 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI*
