

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 2009. gada 22. jūlijā
SEC(2009) 1053 galīgā redakcija

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Pavaddokuments

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

**Nākamie reglamentējošie noteikumi konkurences tiesību jomā, kas piemērojami
mehānisko transportlīdzekļu nozarē**

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

{COM(2009) 388 galīgā redakcija}
{SEC(2009) 1052}

KOPSAVILKUMS

1. PAMATINFORMĀCIJA

1. Mehānisko transportlīdzekļu ražotāji savus ražojumus parasti izplata un nodrošina to remontu un tehnisko apkopi, izmantojot pilnvarotu tirgotāju un remontētāju tīklus un pamatojoties uz lielu skaitu līdzīgu vertikālo vienošanos, kuras būtu jāizvērtē saskaņā ar Līguma 81. pantu. Grupu atbrīvojuma regulas nodrošina drošās zonas nolīgumu kategorijām, uz kurām attiecas 81. panta 1. punkta aizliegums, tādējādi līgumslēdzējas puses atbrīvojot no nepieciešamības atsevišķi izvērtēt to, vai tās var izmantot 81. panta 3. punktā paredzētos izņēmumus. Turklāt šīs regulas palīdz saskaņoti piemērot ES noteikumus konkurences jomā.

2. „KĀPĒC” — RISINĀMĀ PROBLĒMA

2. Uz mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas un pēcpārdošanas pakalpojumu nolīgumiem attiecas nozarei pielāgota Grupu atbrīvojuma regula (EK) Nr. 1400/2002, kuras darbības termiņš beigsies 2010. gada 31. maijā. Komisijai šobrīd ir jāpieņem lēmums par tiesisko regulējumu, kas pēc minētā termiņa beigām regulēs vertikālās vienošanās šajā nozarē.
3. Gandrīz visas ieinteresētās personas piekrīt tam, ka ir nepieciešams piemērot vai nu vispārēju, vai arī nozarei pielāgotu grupu atbrīvojuma regulu, jo tas ļautu noslēgt nolīgumus, ko var uzskatīt par atbilstošiem ES konkurences tiesību aktiem.
4. Ietekmes novērtējuma ziņojumā ir ņemta vērā situācijas attīstība tirgū kopš pašreizējās regulas spēkā stāšanās, jo īpaši pašreizējā ekonomiskā krīze. Tajā ir secināts, ka apstākļi transportlīdzekļu pārdošanas tirgos atšķiras no apstākļiem tehniskās apkopes tirgos. Transportlīdzekļu pārdošanas tirgos valda spēcīga konkurence, bet tehniskās apkopes tirgos pastāv šķēršļi efektīvai konkurencei, kas var būt pretrunā patērētāju interesēm. Lai uzlabotu piegādes ķēdes efektivitāti, nozares uzņēmumiem vajadzētu piemērot grupu atbrīvojumu, kurā ir atspoguļoti atšķirīgie apstākļi šajos divos tirgos.

3. „KAS” — KONKURENCES POLITIKAS MĒRĶI ŠAJĀ NOZARĒ

5. Komisijas politikas galvenais mērķis vertikālo vienošanos jomā ir saskaņā ar Līguma 83. panta 2. punkta b) apakšpunktu nodrošināt tirgu efektīvu pārraudzību, vienlaikus vienkāršojot pārvaldi un uzņēmumiem samazinot atbilstības nodrošināšanas izmaksas.
6. Attiecībā uz tirgu efektīvu pārraudzību ietekmes novērtējuma ziņojumā ir apstiprināts, ka joprojām ir spēkā Regulā (EK) Nr. 1400/2002 paredzētie īpašie mērķi. Tos var apkopot šādi:
 - novērst konkurējošu transportlīdzekļu ražotāju izslēgšanu no tirgus un nodrošināt to piekļuvi tirgum;

- nodrošināt konkurenci viena un tā paša zīmola preču tirgotāju vidū;
 - ļaut neatkarīgajiem remontētājiem efektīvi konkurēt ar pilnvaroto remontētāju atbalstītajiem ražotāju tīkliem, visiem tehniskās apkopes uzņēmumiem nodrošinot netraucētu piekļuvi tehniskajai informācijai par transportlīdzekļu remontu, kā arī oriģinālajām un atbilstošas kvalitātes rezerves daļām;
 - aizsargāt konkurenci pilnvaroto remontētāju vidū un nodrošināt piekļuvi ražotāju tīkliem, pamatojoties uz kvalitātes standartiem;
 - aizsargāt konkurenci rezerves daļu tirgos, novēršot ierobežojumus, kas kavē rezerves daļu ražotāju piekļuvi tehniskās apkopes tirgum;
 - saglabāt 81. panta preventīvo ietekmi, lai novērstu to, ka ražotāji izmanto grupu atbrīvojumu ar mērķi kavēt pilnvaroto izplatītāju un remontētāju neatkarīgus konkurenci veicinošus pasākumus.
7. Visos politikas risinājumos grupu atbrīvojums būtu jāattiecina tikai uz tādiem nolīgumiem, kuri atbilst četriem 81. panta 3. punktā noteiktajiem nosacījumiem, vienlaicīgi ņemot vērā iepriekš minētos īpašos mērķus. Tajā pašā laikā būtu jānovērš atbrīvojuma darbības jomas sašaurināšana tādā mērā, kas nepamatoti palielinātu izpildītāju administratīvās izmaksas un uzņēmumu atbilstības nodrošināšanas izmaksas, ko izraisītu nepieciešamība atsevišķi izvērtēt nolīgumus, kuriem nav pret konkurenci vērstas ietekmes.

4. „KĀ” — POLITIKAS RISINĀJUMI

8. Ietekmes novērtējuma ziņojumā nav izskatīti risinājumi, kas vai nu palielinātu pašreizējās sistēmas trūkumus, vai arī būtu pretrunā ar 83. panta 2. punkta b) apakšpunkta noteikumiem. Tāpēc tajā nav izvērtēts, kāda iespējamā ietekme būtu sīkāk izstrādātam grupu atbrīvojumam, kas mazinātu atšķirības mazumtirdzniecības veidos, palielinātu atšķirību no vispārējās politikas vertikālo ierobežojumu jomā, nepamatoti ierobežotu autoražotājus un uzņēmumiem palielinātu atbilstības nodrošināšanas izmaksas. Tajā nav arī paredzēts, ka grupu atbrīvojuma regula mehānisko transportlīdzekļu nozarē netiks izstrādāta. Šis risinājums *prima facie* šķiet nevēlams, ņemot vērā to, ka pastāv vairāk nekā 120 000 vertikālo vienošanos mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas un tehniskās apkopes pakalpojumu jomā, kuras pretējā gadījumā pusēm būtu jāizvērtē atsevišķi.
9. Tā vietā Komisija ir koncentrējusies uz četriem politikas virzieniem, kas paredz tādas grupu atbrīvojuma regulas pieņemšanu, kas attiektos uz visa veida vertikālajiem nolīgumiem mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas un tehniskās apkopes pakalpojumu jomā un saskaņā ar kuru atbrīvojuma piešķiršana būtu atkarīga no tirgus daļas sliekšņa (-iem), kas atspoguļo pušu ietekmi tirgū.
10. Visu četru risinājumu gadījumā atbrīvojums neattiektos uz nolīgumiem, kuros ir noteikti atsevišķi skaidri definēti ierobežojumi (piemēram, tālākpārdošanas cenu uzturēšana, pasīvās tirdzniecības ierobežojumi attiecībā uz teritorijām vai patērētāju grupām, kas piešķirtas citiem tirgotājiem, aktīvās un/vai pasīvās tirdzniecības ierobežojumi attiecībā uz gala patērētājiem tirgos, kur tiek izmantota selektīvā izplatīšana, ierobežojumi oriģināliekārtu piegādātājiem pārdot rezerves daļas

neatkarīgajiem remontētājiem). Līdzīgi arī visos četros risinājumos būtu ietverti īpaši nosacījumi, saskaņā ar kuriem grupu atbrīvojums neattiektos uz nekonkurēšanas pienākumiem, kuru ilgums pārsniedz piecus gadus, pienākumiem, kas pilnvarotos tirgotājus attur no konkrētu piegādātāju preču pārdošanas, kā arī uz atsevišķiem nekonkurēšanas pienākumiem pēc nolīguma termiņa beigām.

11. Tomēr šiem četriem risinājumiem ir vairākas atšķirības.
12. **1. risinājums** paredz saglabāt pašreizējo stāvokli (*status quo*); šis risinājums ir jo īpaši stingrs attiecībā uz primāro tirgu. Tas ietvertu nozarei pielāgotas klauzulas, ar kurām no atbrīvojuma darbības jomas tiktu izslēgti pienākumi, kas ierobežo tirgotāju spēju noslēgt apakšlīgumus par remonta pakalpojumiem, viena zīmola preču veicināšanas saistības (neatkarīgi no to ilguma), ar kurām tirgotājiem aizliedz pārdot vairāk nekā trīs konkurējošu zīmolu preces vienā tirdzniecības zālē, pienākumi, kas ierobežo tirgotāju spēju izveidot papildu tirdzniecības vietas vai to tirdzniecības aktivitātes nodot citiem tirgotājiem tajā pašā tīklā, dažu līgumu minimālo darbības termiņu un/vai minimālo paziņošanas termiņu neievērošana un pienākumi paredzēt arbitražas procedūru.
13. 1. risinājums sniegtu ļoti plašu atbrīvojumu attiecībā uz tehniskās apkopes tirgu, aptverot kvalitatīvas selektīvās izplatīšanas sistēmas neatkarīgi no pušu tirgus daļas. Visi šādi nolīgumi, kas ietekmē konkurenci tehniskās apkopes tirgū, tiktu uzskatīti par likumīgiem, izņemot gadījumus, kad tajos būtu paredzēti ierobežojumi, kas iekļauti „melnajā sarakstā” (t.i., darbības, kas ierobežo neatkarīgu remontētāju piekļuvi tehniskajai informācijai, ierobežojums OES pārdot rezerves daļas pilnvarotajiem remontētājiem, ierobežojums pilnvarotajiem remontētājiem pārdot rezerves daļas neatkarīgajiem remontētājiem, pilnvaroto remontētāju pienākums pārdot arī jaunus transportlīdzekļus).
14. **2. risinājums** paredz atcelt nozarei pielāgoto režīmu un piemērot uz vertikālajiem ierobežojumiem attiecināmos vispārējos noteikumus, kas pašlaik ir ietverti Regulā 2790/1999. Lai gan pašreizējā jaunās regulas projektā¹ ir saglabāta lielākā daļa Regulas (EK) Nr. 2790/1999 noteikumu, tostarp pieci ierobežojumi pēc būtības, ar to tiek ieviesti vairāki uzlabojumi (tostarp 30 % sliekšnis, ko piemēro arī pircēja tirgus daļai, un īpašas norādes par e-tirdzniecību), kas būtiski neizmainītu 2. risinājuma analīzi.
15. 2. risinājums atspoguļotu pieņēmumu, ka vertikālie ierobežojumi var kaitēt patērētājiem tikai noteiktos apstākļos, jo īpaši gadījumos, kad preču zīmolu savstarpējā konkurence attiecīgajā tirgū ir nenožīmīga, pastāv lieli šķēršļi ienākšanai tirgū un līgumslēdzējām pusēm ir ievērojama ietekme tirgū. Tādējādi šis risinājums ietvertu elastīgāku pieeju attiecībā uz primāro tirgu, kurā ir liela konkurence. Piemēram, nekonkurēšanas pienākumi tiktu izslēgti vienīgi tad, ja to darbības termiņš pārsniegtu piecus gadus un ja tie kavētu tirgotājus pārdot cita zīmola preces. Visas problēmas saistībā ar izslēgšanu no tirgus varētu risināt, atceļot grupu atbrīvojumu.
16. Atbrīvojums attiektos uz atrašanās vietas klauzulām, savukārt jautājumi par līgumu „godīgumu” netiktu pakļauti papildu nosacījumiem.

¹ Provizorisks projekts, ko Komisija pieņēma 2009. gada 8. jūlijā.

17. Remonta un rezerves daļu izplatīšanas tirgos ražotāju tīklu tirgus daļas parasti pārsniedz vienoto 30 % tirgus sliekšni, kas paredzēts 2. risinājumā. Tas nozīmē, ka konkurences iestādes varētu pārbaudīt lielāku skaitu darbību, kas, iespējams, vērstas pret konkurenci, (tostarp darbības, ar kurām ierobežo neatkarīgo uzņēmumu piekļuvi tehniskajai informācijai vai oriģinālajām un/vai atbilstošas kvalitātes rezerves daļām). Šī nebūtu pieeja „pēc būtības” (t.i., pieeja, kuras pamatā ir skaidri definētu ierobežojumu saraksts), bet gan pieeja „pēc ietekmes” (t.i., pieeja, kurā nepieciešami empīriski pierādījumi par faktisko un iespējamo kaitējumu patērētājiem).
18. **3. risinājuma** pamatā ir 2. risinājums, bet tajā ir paredzēts izveidot arī nozarei pielāgotas pamatnostādnes par vispārējo noteikumu piemērošanu šajā nozarē. Tajās tiktu skatīti ierobežojumi, kas ietekmē konkurenci remonta un rezerves daļu izplatīšanas tirgos (piemēram, ierobežojumi saistībā ar neatkarīgu uzņēmumu piekļuvi tehniskajai informācijai par transportlīdzekļu remontu, piekļuvi pilnvaroto remontētāju tīkliem un piekļuvi konkurējošu zīmolu rezerves daļām), kā arī sniegti konkrēti paskaidrojumi par primāro tirgu.
19. Arī **4. risinājuma** pamatā ir 2. risinājums, bet tajā ir paredzēts pieņemt specializētāku nozarei pielāgotu grupu atbrīvojumu, kurā būtu ietverti visi skaidri definētie noteikumi konkurences nodrošināšanai tehniskās apkopes tirgū, kas izklāstīti pašreizējā Regulā 1400/2002.
20. Kopumā 2.–4. risinājums atšķiras no 1. risinājuma ar to, ka tajos ir ņemti vērā atšķirīgie konkurences apstākļi primārajā un tehniskās apkopes tirgū. Tādējādi šie risinājumi nodrošina a) elastīgāku pieeju attiecībā uz nolīgumiem piemērojamo atbrīvojumu primārajā tirgū, kur valda liela konkurence, un b) šaurākas jomas atbrīvojumu tehniskās apkopes tirgos, nosakot vienotu tirgus daļas sliekšni 30 % apmērā.

5. IETEKMES ANALĪZE

21. Katrs risinājums tika izvērtēts, pamatojoties uz četrām kritēriju grupām. Pirmā kritēriju grupa attiecas uz īpašiem politikas mērķiem, kas minēti 3. iedaļā, un šīs grupas kritēriji ir paredzēti, lai izvērtētu risinājumu spēju nodrošināt efektīvu konkurences aizsardzību.
22. Otrā grupa ir ekonomiskie kritēriji, kas paredzēti, lai izvērtētu katra risinājuma ietekmi uz i) paredzētajām uzņēmuma atbilstības nodrošināšanas izmaksām, vi) MVU ieguldījumu līmeņiem un piekļuvi finansējumam, iii) Eiropas autoražotāju konkurētspēju un iv) patērētāju un māsjaizstrādību ieguvumiem.
23. Trešā kritēriju grupa ir paredzēta, lai izvērtētu risinājumus, kas varētu iespaidot publisko pārvaldi saistībā ar i) izpildes resursu izmantošanu un ii) ietekmi uz ES budžetu.
24. Pēdējā kritēriju grupa atspoguļo katra risinājuma iespējamo ietekmi uz i) nodarbinātību un darba vietu kvalitāti, ii) sabiedrības drošību un iii) veselību un vidi.
25. Paredzētā ietekme ir novērtēta galvenokārt kvalitātes ziņā; 2.–4. risinājuma novērtējums atbilstoši katram kritērijam ir robežās no mīnus trīs līdz plus trīs, kur

atsauces punkts ir pamata scenārijs (1. risinājums). Lai atspoguļotu katra kritērija nozīmīgumu, tika izmantoti arī korekcijas koeficienti.

6. IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

26. Ietekmes novērtējuma ziņojuma galvenos rezultātus var apkopot šādi.

6.1. Ekonomiskā ietekme: kritēriji saistībā ar efektīvas konkurences aizsardzību

27. Attiecībā uz konkurences problēmu risināšanu 3. un 4. risinājums būtu piemērotāks nekā 1. risinājums, savukārt 2. risinājums situāciju pasliktinātu.

28. Attiecībā uz mērķi aizsargāt konkurenci jaunu mehānisko transportlīdzekļu pārdošanas primārajā tirgū 1. un 3. risinājums ir novērtēts līdzīgi, 1. risinājumam ir nelielas priekšrocības, jo tas piedāvā īpašus pasākumus attiecībā uz viena zīmola preču veicināšanas saistībām, tomēr tas nav pietiekami izstrādāts attiecībā uz inovācijām un izplatīšanas veidu dažādību. 2. un 4. risinājums ir mazāk piemērots, jo nenodrošina pietiekamu tiesisko noteiktību jautājumā par to, kā tiktu skatīti atsevišķi paralēlās tirdzniecības ierobežojumi.

29. Gan 3. risinājums, gan 4. risinājums uzlabotu pašreizējo konkurences aizsardzības līmeni tehniskās apkopes tirgos, ļaujot piemērot mērķtiecīgākus izpildes pasākumus attiecībā uz konkrētām darbībām, kas neatkarīgus remontētājus varētu izslēgt no tirgus (piemēram, autoražotāju sniegto garantiju ļaunprātīga izmantošana), tajā pašā laikā nodrošinot ilgtspējīgu aizsardzību pret darbībām, kas ierobežo neatkarīgu uzņēmumu piekļuvi tehniskajai informācijai. Attiecībā uz konkurences aizsardzību rezerves daļu tirgos 4. risinājums ir vairāk piemērots nekā 3. risinājums. Turpretim 2. risinājums sniedz mazāku tiesisko noteiktību par to, kā konkurences noteikumi tiks piemēroti pret pilnvaroto remontētāju tīklu piekļuves un konkurējošu zīmolu rezerves daļu piegādes ierobežojumiem.

6.2. Citi ekonomiskās ietekmes elementi

30. Attiecībā uz citiem ekonomiskās ietekmes elementiem 2.–4. risinājums ir piemērotāks nekā pamata risinājums, un 2. risinājums ir novērtēts zemāk nekā 3.–4. risinājums.

31. Attiecībā uz ietekmi uz MVU un uzņēmumu atbilstības nodrošināšanas izmaksām visaugstāk ir novērtēts 3. risinājums. Piemērojot vispārējos noteikumus, kas ir daudz vienkāršāki nekā Regulas (EK) Nr. 1400/2002 noteikumi, ar 2. risinājumu tiktu samazināts risks, ka uzņēmumiem rastos nevajadzīgas izmaksas saistībā ar nepietiekamu vai pārmērīgu pielāgošanos noteikumiem. 3. risinājums būtu piemērotāks nekā 2. risinājums, jo līdz ar to uzņēmumiem tiktu sniegtas norādes par drošības zonu piemērošanas robežām, kas ļautu samazināt izmaksas saistībā ar kļūdām un tiesvedību. 4. risinājums būtu vidusceļš starp 2. un 3. risinājumu, jo, lai gan tajā netiktu iekļauti pārlietu sarežģītie noteikumi par primāro tirgu, tiesiskā noteiktība nebūtu nodrošināta pietiekamā mērā. Arī izmaksas saistībā ar kļūdām un tiesvedību tiktu samazinātas līdz līmenim, kas atbilst 3. risinājumam.

32. Neviens no risinājumiem būtiski neietekmētu MVU stāvokli vai uzņēmējdarbības stimulēšanu. 3. un 4. risinājums veicinātu piekļuvi svarīgiem pamatlīdzekļiem,

piemēram, rezerves daļām un tehniskajai informācijai. 3. risinājums pievērštos jaunām problēmām, kas var ietekmēt neatkarīgos remontētājus (MVU), piemēram jautājumam par autoražotāju sniegto garantiju ļaunprātīgu izmantošanu, savukārt 4. risinājums ir piemērotāks, jo nodrošina uzlabotu piekļuvi rezerves daļām.

33. Nodrošinot elastīgāku režīmu, 2.–4. risinājums ļautu grupu atbrīvojumu piemērot lielākam skaitam dažādu izplatīšanas nolīgumu, tādējādi ļaujot ražotājiem labāk pielāgoties mainīgajiem ekonomiskajiem apstākļiem un veicinot ES autoražotāju vispārējo konkurētspēju.
34. Maz ticams, ka ar 2.–4. risinājumu tiktu radīti šķēršļi konkurējošu ražotāju ienākšanai tirgū. Arī vairāku zīmolu preču pārdošana vienā tirdzniecības vietā nenoliedzami sniegtu ieguvumu patērētājiem. Ar 2.–4. risinājumu patērētājiem tiktu nodrošināta lielāka remontētāju izvēle, jo Komisijai būtu vieglāk pārbaudīt darbības, kas varētu ierobežot neatkarīgu remontētāju piekļuvi tirgum. 4. risinājums būtu piemērotāks nekā 2. un 3. risinājums, jo tajā būtu iekļauti skaidri definēti noteikumi, lai pilnvarotie remontētāji varētu patērētājiem piedāvāt rezerves daļu plašu izvēli.

6.3. Ietekme uz publisko pārvaldi

35. Attiecībā uz publisko pārvaldi 2.–4. risinājums ir piemērotāks nekā pamata risinājums, jo atbilstoši šiem risinājumiem resursus varētu efektīvāk novirzīt ES konkurences tiesību aktu nopietnāko pārkāpumu novēršanai.
36. 3. risinājums ir vispiemērotākais, jo pamatnostādnes ļautu precizēt to, kā saskaņā ar vispārējiem noteikumiem tiktu risināti atsevišķi transportlīdzekļu nozarei raksturīgi īpaši jautājumi. Arī 4. risinājumam būtu labvēlīgāka ietekme nekā pamata scenārijā, jo tas Komisijai ļautu efektīvāk veikt izpildes darbības problemātiskāku jautājumu risināšanai tehniskās apkopes tirgū.
37. 2.–4. risinājums neietekmētu Kopienas budžetu, jo efektīvāku izpildes pasākumu rezultātā gūtie ieņēmumi par naudas sodiem tikai samazinātu dalībvalstu ieguldījumus.

6.4. Sociālā ietekme un ietekme uz vidi

38. Attiecībā uz sociālo un ekonomisko ietekmi 3. un 4. risinājums ir novērtēts augstāk nekā pamata scenārijs. Visiem risinājumiem būtu tikai neliela ietekme uz nodarbinātību, jo konkurences tiesību normu izmaiņas un mehānisko transportlīdzekļu pārdošanas un pēcpārdošanas pakalpojumu nozarē nodarbināto strādnieku skaita iespējamās izmaiņas nav cieši saistītas.
39. Atvieglot piekļuvi tehniskajai informācijai, 3. un 4. risinājums varētu uzlabot sabiedrības drošību un samazināt piesārņojumu.

7. VISPIEMĒROTĀKAIS RISINĀJUMS

40. Ietekmes novērtējums liecina, ka 3. risinājums ir vispiemērotākais, lai sasniegtu noteiktos mērķus un īstenotu vispārējo mērķi — līdzsvarot tirgu efektīvu pārraudzību un vajadzību vienkāršot pārvaldi, kā arī uzņēmumiem samazināt atbilstības nodrošināšanas izmaksas. Tas arī vislabāk atbilst nozarei pielāgotajiem mērķiem un

sniedz vislabvēlīgāko ietekmi attiecībā uz citiem ietekmes kritērijiem. Tomēr 4. un 3. risinājums kopumā ir novērtēti diezgan līdzīgi, tāpēc nav iespējams strikti noteikt, ka 3. risinājumam būtu labvēlīgāka ietekme nekā 4. risinājumam. Abi šie risinājumi pozitīvi ietekmētu konkurenci un patērētājus.

8. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

41. Pēc tam, kad tiks pieņemts paziņojums, kurā būs noteiktas galvenās ievirzes saistībā ar nākamo konkurences tiesību režīmu mehānisko transportlīdzekļu nozarē, Komisija turpinās konsultācijas ar ieinteresētajām privātpersonām un iestādēm, kā arī ar nozares ekspertiem un pēc tam sagatavos tiesiskā regulējuma projektu.