

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums "Nākamie reglamentējošie noteikumi konkurences tiesību jomā, kas piemērojami mehānisko transportlīdzekļu nozarē"**

COM(2009) 388 galīgā redakcija

(2010/C 354/18)

Ziņotājs: **Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER kgs**

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2009. gada 22. jūlijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Komisijas paziņojums "Nākamie reglamentējošie noteikumi konkurences tiesību jomā, kas piemērojami mehānisko transportlīdzekļu nozarē"

COM(2009) 388 galīgā redakcija.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2010. gada 2. martā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 461. plenārajā sesijā, kas notika 2010. gada 17. un 18. martā (18. marta sēdē), ar 84 balsīm par, 5 balsīm pret un 7 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi.

1.1 EESK piekrīt Komisijas viedoklim par situāciju nozarē un par jomām, kurās vajadzīga lielāka konkurence. Apsvērusi Komisijas ieteiktos variantus, EESK uzskata, ka vislabāk būtu pieņemt nozarei pielāgotus noteikumus, kas būtu veidoti kā pamatnostādnes un papildinātu vispārējo grupu atbrīvojumu. Tāpēc EESK pauž gandarījumu par regulas un papildu pamatnostādņu projektiem. Tomēr Komiteja uzsver, ka tie jāskata kopā ar vispārējām vertikālajām pamatnostādņēm kā to papildinājums; vispārējās pamatnostādnes vēl nav publicētas, tāpēc ir grūti šos dokumentus vērtēt atsevišķi.

1.2 EESK ir vienisprātis ar Komisiju, ka jāizveido tāds tiesiskais regulējums, kas kopumā pozitīvi ietekmētu patērētāju labklājību un nodrošinātu labāku viņu aizsardzību. Komiteja izmanto pieeju, kas jau izklāstīta iepriekšējos tās atzinumos par konkurences jautājumiem<sup>(1)</sup>.

1.3 Tomēr tirgotājiem, kuru vairākums ir mazie un vidējie uzņēmumi, ir vajadzīgs divus gadus ilgs pārejas laiks. Lai nodrošinātu juridisko noteiktību un atbilstību tiesiskās paļāvības un proporcionalitātes principiem, tirgotājiem ir jādod pienācīgs laiks, kurā tie var atgūt ieguldītos līdzekļus, pielāgoties tehnoloģiskajām pārmaiņām tirgū un veikt ar satiksmes drošības uzlabošanu saistītus pasākumus.

1.4 EESK arī pauž cerību, ka jaunais tiesiskais regulējums atbildīs Mazās uzņēmējdarbības akta principiem un tiem konkurences mērķiem, kas izklāstīti Regulā Nr. 1400/2002, tādējādi

nodrošinot visiem uzņēmumiem tiesisko noteiktību un neradot jaunus šķēršļus uzņēmējdarbībai.

1.5 EESK uzskata, ka ar papildu pamatnostādņēm nedrīkst radīt ierobežojumus viena zīmola veicināšanas līgumiem. Tādējādi tiks panākta lielāka atbilstība jaunajai grupu atbrīvojuma regulai.

1.6 Uz līgumiem, kas saistīti ar komerciālajiem transportlīdzekļiem (KT), varētu attiecināt vispārīgo regulu par vertikālo vienošanos kategorijām pēcpārdošanas pakalpojumu tirgū.

## 2. Ievads.

2.1 Komisijas 2002. gada 31. jūnija Regulā (EK) Nr. 1400/2002 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē<sup>(2)</sup> paredzēti stingrāki noteikumi nekā Komisijas 1999. gada 22. decembra Regulā (EK) Nr. 2790/1999 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē<sup>(3)</sup>.

2.2 Komisijas Regulā (EK) Nr. 1400/2002 uzmanība galvenokārt pievērsta tādai praksei un rīcībai, kas var nopietni ierobežot konkurenci, un identificēti vairāki ierobežojumi, kuru rezultātā regulu nevar piemērot nevienai līguma daļai ("skaidri definēti ierobežojumi"), kā arī tādi ierobežojumi, kas ir aizliegti, bet nerada šķēršļus regulā paredzēto atbrīvojumu piemērošanai citām līguma daļām ("īpaši nosacījumi").

<sup>(1)</sup> OV C 228, 22.9.2009, 47. lpp.; OV C 175, 28.7.2009., 20. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 203, 1.8.2002., 30. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 336, 29.12.1999., 21. lpp.

2.3 Komisijas Regulas Nr. 1400/2002 svarīgākās iezīmes ir šādas:

- tā attiecas ne tikai uz pasažieru automobiļiem, bet arī uz citiem automobiļu veidiem, piemēram, autobusiem un kravas furgoniem;
- tajā paredzēti divi atšķirīgi izplatīšanas sistēmu veidi, kam piemērojams atbrīvojums — selektīvās un ekskluzīvās izplatīšanas sistēmas —, un noteikts, ka katram ražotājam obligāti jāizvēlas kāda no minētajām sistēmām:
  - *ekskluzīvā* sistēma, ja ražotājs katram izplatītājam vai remontētājam nosaka ekskluzīvu teritoriju (vai ekskluzīvu pircēju grupu). Noteiktajā teritorijā nevar iecelt nevienu citu izplatītāju. Izplatītājiem var noteikt arī obligātās kvalitātes prasības. Konkurence tiek pastiprināta, ekskluzīvajā teritorijā veicinot pasīvo tirdzniecību un it īpaši pārdošanu tādiem tālākpārdevējiem, kas atrodas ārpus tīkla;
  - *selektīvā* sistēma, ja piegādātājs apņemas tieši vai netieši pārdot līgumā paredzētās preces vai pakalpojumus tikai tādiem izplatītājiem vai remontētājiem, kas izraudzīti saskaņā ar konkrētiem kritērijiem. Selektīvās izplatīšanas sistēmas pamatā var būt gan kvantitatīvi, gan kvalitatīvi kritēriji, gan abu veidu kritēriju apvienojums;
- vienā un tajā pašā līgumā nedrīkst ietvert gan selektīvās, gan ekskluzīvās izplatīšanas klauzulu. Selektīvās izplatīšanas sistēmā tā sauktā atrašanās vietas klauzula faktiski nav atļauta, taču to drīkst attiecināt uz ekskluzīvajiem izplatītājiem;
- Regulas 8. panta 1. punktā noteiktas trīs dažādu produktu tirgu atšķirības:
  - jaunu mehānisko transportlīdzekļu izplatīšana; tirgus daļu aprēķina, pamatojoties uz piegādātāja pārdoto līguma preču un pakalpojumu apjomu, kopā ar piegādātāja pārdoto to citu preču apjomu, kuras pircējs uzskata par savstarpēji apmaināmām vai aizstājamām to īpašību, cenas vai paredzētā izmantojuma dēļ;
  - rezerves daļu izplatīšana; tirgus daļu aprēķina, pamatojoties uz piegādātāja pārdoto līguma preču un atbilstošu preču vērtību, kopā ar piegādātāja pārdoto to citu preču vērtību, kuras pircējs uzskata par savstarpēji apmaināmām vai aizstājamām to īpašību, cenas vai paredzētā izmantojuma dēļ;
  - remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu sniegšana; tirgus daļu aprēķina, pamatojoties uz piegādātāja izplatī-

šanas tīkla dalībnieku pārdoto līguma pakalpojumu vērtību, kopā ar šo dalībnieku pārdoto to citu pakalpojumu vērtību, kuras pircējs uzskata par savstarpēji apmaināmām vai aizstājamām to īpašību, cenas vai paredzētā izmantojuma dēļ;

- papildus tirgus daļas maksimālajam lielumam regulas 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteikts, ka neatbilstība noteikumiem ir arī tad, ja “būtiski atšķiras līguma preču vai atbilstošu preču cenas vai piegādes nosacījumi starp ģeogrāfiskiem tirgiem”. Šādos gadījumos Komisija var atsaukt regulas piešķirto atbrīvojumu;
- Komisija ir centusies novērst šķēršļus paralēlajai tirdzniecībai, un Regulā Nr. 1400/2002 paredzēts, ka piegādātāju noteiktie ierobežojumi attiecībā uz pārdošanu tiešajiem patērētājiem citās dalībvalstīs (piemēram, ja pirkšanas cena vai samaksa izplatītājam ir atkarīga no transportlīdzekļa galamērķa vai tiešā patērētāja pastāvīgās dzīvesvietas) ir pielīdzināmi pārdošanas netiešai ierobežošanai. Turklāt tādi pārdošanas mērķi, ražojumu sadale vai premiālā samaksas sistēma, kuras pamatā ir teritorija, kas mazāka nekā kopējais tirgus, nav atļauti.

2.4 Mehānisko transportlīdzekļu jomas tiesiskais regulējums pēdējos gados ir mainījies, it īpaši, kopš pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai <sup>(4)</sup>, kuras noteikumi bija fakultatīvi, bet kopš 2009. gada septembra ir kļuvuši obligāti <sup>(5)</sup>. Tomēr vēl vairākus gadus aprītē būs ļoti daudz tādu transportlīdzekļu, uz kuriem minētā regula neattiecas, un neatkarīgajiem remontētājiem tie nozīmē ievērojamu tirgu.

2.4.1 Attiecībā uz konkurenci transportlīdzekļu rezerves daļu tirgū, kuras pamatā ir gan ražotāja rūpnieciskā īpašuma tiesības, gan plaši izmantotie apakšuzņēmuma līgumi ar pamataprīkojuma piegādātājiem (t.s. komplektācijas līgumi (*tooling arrangements*)), norādīts, ka autoražotāju tīkli zināmā mērā kontrolē rezerves daļu apriti.

2.4.2 Minētā iemesla dēļ pārskatītajā direktīvas par dizainparaugiem priekšlikumā Komisija ierosināja iekļaut “remontdarbu atrunu”; EESK ierosinājumu vērtēja atzinīgi un apliecināja <sup>(6)</sup>, ka “dizainparauga īpašniekam piešķirtais monopols ir attiecināms tikai uz ārējo izskatu, bet nevis uz pašu produktu” un ka “dizainparaugu tiesiskās aizsardzības paplašināšana uz rezerves daļām, kas pakļautas remontdarbu atrunai, radītu produktu monopolu sekundārajā tirgū, kas būtu pretrunā ar faktisko dizainparaugu aizsardzības būtību”.

<sup>(4)</sup> OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

<sup>(5)</sup> OV C 318, 23.12.2006., 62. lpp.

<sup>(6)</sup> Sk. EESK atzinumus OV C 388, 31.12.1994., 9. lpp. un OV C 286, 17.11.2005., 8. lpp.

2.5 Attiecībā uz autorūpniecības nozari EESK ir pieņēmusi atzinumu par tematu "Autorūpniecībai pakārtotie tirgi un komplektējošo daļu ražošana" (<sup>7</sup>), kurā norādīts, ka pakārtotā tirgus dalībnieki ir transportlīdzekļu ražotāji, komplektējošo daļu piegādātāji un neatkarīgie vai pilnvarotie tirgus dalībnieki transportlīdzekļu tehniskās apkopes, rezerves daļu, papildu aprīkojuma, kā arī ražošanas, izplatīšanas un mazumtirdzniecības jomā un ka šajā tirgū darbojas 834 700 uzņēmumu (pārsvarā MVU), kuru kopējais apgrozījums ir 1 107 miljardi *euro* un kuros nodarbināti apmēram 4,6 miljoni cilvēku.

### 3. Jaunākās norises saistībā ar Komisijas dokumentiem.

3.1 Komisija 2009. gada 21. decembrī pieņēma

— projektu Komisijas regulai par Līguma 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē un

— projektu Komisijas paziņojumam "Papildu pamatnostādnes attiecībā uz vertikāliem ierobežojumiem mehānisko transportlīdzekļu pārdošanas un remonta līgumu jomā".

Komisija ir uzsākusi minēto dokumentu sabiedrisko apspriešanu.

3.2 Par konkurenci atbildīgā Komisijas locekle 2010. gada 15. janvārī nolēma nosūtīt abus iepriekš minētos dokumentus Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, lūdzot tās viedokli par minētajām likumdošanas iniciatīvām.

3.3 Tāpēc šajā atzinumā par dokumenta COM(2009) 388 galīgo redakciju ziņotājs vienlaikus analizēs arī 3.1. punktā minētos priekšlikumus tiesību aktiem.

### 4. Komisijas dokumentu kopsavilkums.

4.1 **Komisijas paziņojumā** "Nākamie reglamentējošie noteikumi konkurences tiesību jomā, kas piemērojami mehānisko transportlīdzekļu nozarē", ietverti vairāki ierosinājumi.

a) Attiecībā uz līgumiem par jaunu transportlīdzekļu pārdošanu (no 2013. gada 31. maija):

— piemērot vispārējos noteikumus, kas paredzēti ierosinātajā jaunajā grupu atbrīvojumā vertikālo vienošanos jomā;

— pieņemt nozarei pielāgotas pamatnostādnes, lai novērstu konkurējošu transportlīdzekļu ražotāju izslēgšanu no tirgus un nodrošinātu tiem piekļuvi transportlīdzekļu mazumtirdzniecības un remonta pakalpojumu tirgiem, kā arī, lai aizsargātu zīmola iekšējo konkurenci un saglabātu 81. panta preventīvo ietekmi;

— līdz 2013. gada 31. maijam turpināt piemērot regulas noteikumus, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas līgumiem.

b) Attiecībā uz līgumiem remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu un/vai rezerves daļu piegādes un izplatīšanas jomā (no 2013. gada 31. maija):

— piemērot vispārējos noteikumus, kas paredzēti ierosinātajā jaunajā grupu atbrīvojumā vertikālo vienošanos jomā;

— pieņemt nozarei pielāgotas pamatnostādnes, kas papildinātu īpašu grupu atbrīvojuma regulējumu, vai arī apvienot abus instrumentus, lai uzlabotu konkurences iestāžu spējas plašāk un vispusīgāk risināt ar konkurenci saistītas problēmas, it īpaši šādos aspektos: i) piekļuve tehniskajai informācijai, ii) piekļuve rezerves daļām, iii) garantiju ļaunprātīga izmantošana un iv) piekļuve pilnvaroto remontētāju tīkliem.

#### 4.2 Grupu atbrīvojuma regulas projekts.

4.2.1 Sekmējot dalībuzņēmumu labāku koordināciju, vertikālās vienošanās var veicināt saimniecisko efektivitāti ražošanas vai izplatīšanas ķēdē, taču tas atkarīgs no tā, cik liela ir līgumslēdzēju pušu ietekme tirgū.

4.2.2 Turklāt grupu atbrīvojums nebūtu piemērojams tādām vertikālām vienošanām, kas ietver ierobežojumus, kuri var kavēt konkurenci un kaitēt patērētājiem vai kuri nav obligāti nepieciešami iepriekš minētās pozitīvās ietekmes panākšanai.

4.2.3 Projektā ir nošķirti līgumi jaunu mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas jomā ("primārais tirgus") un līgumi remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu un rezerves daļu izplatīšanas jomā ("sekundārais tirgus").

4.2.4 Primārajā tirgū piemēros vispārīgajā regulā paredzētos vertikālo vienošanos noteikumus, proti, tirgus daļu ierobežojumus, atbrīvojuma nepiemērošanu atsevišķām vertikālām vienošanām un tos minētajā regulā ietvertos nosacījumus, kuru pilnīgas izpildes gadījumā vispārīgajā regulā paredzēto atbrīvojumu šīm vertikālajām vienošanām var piemērot. Šāds risinājums uzskatāms par pamatotu, jo ir runa par tirgu, kurā ir konkurence.

4.2.5 Saistībā ar sekundāro tirgu jāņem vērā vairākas mehānisko transportlīdzekļu pakārtotā tirgus īpatnības, kas saistītas ar tehnikas attīstību un arvien sarežģītākajām un drošākajām automobiļu komplektējošām daļām, ko autoražotāji iegādājas no pamatapriekojuma piegādātājiem.

(<sup>7</sup>) OV C 317, 23.12.2009, 29.–36. lpp

4.2.6 EESK piekrīt Komisijas viedoklim, ka konkurences situācija mehānisko transportlīdzekļu pakārtotajā tirgū var arī tieši ietekmēt gan sabiedrības drošību, jo nepareizi remontētu transportlīdzekļu izmantošana var būt bīstama, gan — oglekļa dioksīda un citu piesārņojošu vielu emisijas dēļ — arī sabiedrības veselību un vidi, tāpēc vajadzīga transportlīdzekļu regulāra tehniskā apkope.

4.2.7 Vertikālajām vienošanās rezervēs daļu izplatīšanas un remonta / tehniskās apkopes pakalpojumu jomā grupu atbrīvojums ir piemērojams tikai tad, ja minētās vienošanās atbilst ne tikai atbrīvojuma nosacījumiem, kas izklāstīti šīs vienošanās reglamentējošajā vispārīgajā regulā, bet arī stingrākām prasībām attiecībā uz atsevišķiem nopietnu konkurences ierobežojumu veidiem, kuri var mazināt rezervēs daļu daudzumu, kāds pieejams transportlīdzekļu nozares pakārtotajā tirgū, proti:

- līgumi, kuros ierobežotas autoražotāja selektīvās izplatīšanas sistēmas dalībnieku tiesības pārdot rezervēs daļas neatkarīgajiem remontētājiem, kuri tās izmanto remonta vai tehniskās apkopes pakalpojumu sniegšanai;
- līgumi, kuri atbilst vispārīgās regulas noteikumiem, tomēr ierobežo rezervēs daļu ražotāja iespējas pārdot rezervēs daļas pilnvarotajiem remontētājiem, kas ir autoražotāja izplatīšanas sistēmas dalībnieki, neatkarīgajiem rezervēs daļu izplatītājiem, neatkarīgajiem remontētājiem vai tiešajiem patērētājiem; iepriekš minētais neskar privāttiesiskās atbildības normu piemērošanu, tiesības pieprasīt tādu rezervēs daļu izmantošanu, kuru kvalitāte atbilst montāžā izmantoto detaļu kvalitātei, un pat tādas līgumus, kuros pilnvarotajiem remontētājiem garantijas laikā ir atļauts izmantot tikai tādas rezervēs daļas, ko garantijas remonta nolūkā piegādājis autoražotājs;
- līgumi, kuros ir ierobežotas detaļu vai oriģinālo rezervēs daļu ražotāju iespējas efektīvi un viegli pamanāmi izvietot uz tām savu preču zīmi vai logotipu.

#### 4.3 Papildu pamatnostādņu projekts.

4.3.1 Pamatnostādnēs izklāstīti principi, pēc kuriem atbilstīgi LESD 101. pantam izvērtēt jautājumus, kas radušies saistībā ar vertikāliem ierobežojumiem mehānisko transportlīdzekļu pārdošanas un remonta līgumu vai rezervēs daļu izplatīšanas līgumu jomā. Minētās pamatnostādnes veidotas kā papildinājums vispārējām pamatnostādnēm vertikālu vienošanos jomā, un to piemērošana neskar vispārējo pamatnostādņu piemērojamību.

4.3.2 Iepriekš minēto pamatnostādņu interpretēšanā Komisija ņem vērā arī autoražotāju apvienību ACEA (Eiropas Autobiļu ražotāju apvienība) un JAMA (Japānas Autobiļu ražotāju apvienība) izstrādāto rīcības kodeksu, kam atbilstīgi mehānisko transportlīdzekļu ražotāji apņemas rīkoties saskaņā ar noteiktiem labas uzņēmējdarbības prakses paraugiem un tādējādi

godprātīgi pildīt līgumsaistības pret saviem pilnvarotajiem izplatītājiem un remontētājiem.

#### 4.3.3 Pamatnostādnes ir strukturētas šādi:

- mehānisko transportlīdzekļu nozares grupu atbrīvojuma piemērošanas joma un saistība ar vispārējo grupu atbrīvojumu vertikālo vienošanos jomā;
- papildu noteikumu piemērošana grupu atbrīvojumam mehānisko transportlīdzekļu jomā;
- īpaši ierobežojumi: viena zīmola veicināšana un selektīvā izplatīšanas sistēma.

4.3.4 Ir ieviests jauninājums saistībā ar viena zīmola veicināšanu, proti, piecu gadu periods sākas brīdī, kad puses nodibina līgumattiecības, nevis tad, kad vienu līgumisku dokumentu aizstāj ar citu dokumentu par to pašu priekšmetu. Tomēr tas secināms tikai no 9. zemsvītras piezīmes, nevis no pamatnostādņu teksta. Minētās izmaiņas ir nozīmīgas, tāpēc tās būtu jāietver pamattekstā.

4.3.5 Pamatnostādnēs aplūkoti arī konkurences aizliegumi un to ietekme — gan negatīvā (šķēršļi konkurējošu piegādātāju ienākšanai tirgū vai to darbības izvēršanai), gan pozitīvā (spekulatīvu izmantotāju darbības ierobežošana, izplatīšanas tīkla reputācijas uzlabošana un zīmola tēla stiprināšana).

4.3.6 Selektīvajā izplatīšanas sistēmā ir svarīgi, lai neatkarīgie remontētāji varētu piekļūt tehniskajai informācijai un lai garantijas netiktu izmantotas ļaunprātīgi.

#### 5. Piezīmes.

5.1 Konkurences ziņā autorūpniecības nozare — gan pasažieru automobiļu, gan komerciālo transportlīdzekļu joma — vairāk nekā divdesmit gadus ir varējusi izmantot īpašu grupu atbrīvojuma regulējumu.

5.2 Novērtējuma ziņojumā, ko Komisija sagatavoja 2008. gada 31. maijā, izvērtēta grupu atbrīvojuma ietekme uz autorūpniecības nozares praksi. Ziņojums raisīja plašas ieinteresēto pušu diskusijas, kas savukārt kļuva par pamatu Komisijas dienestu sagatavotajam ietekmes novērtējumam (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053); šos dokumentus ieteicams skatīt kopā ar Komisijas paziņojumu COM(2009) 388 galīgā redakcija.

5.3 Vienlaikus tiek izskatīts un gatavots pieņemšanai jauns vispārējs grupu atbrīvojums, kas stāsies spēkā 2010. gada maijā un aizstās pašreizējo Regulu (EK) Nr. 2790/1999, ko pieņēma 1999. gada 22. decembrī. Pieņemot, ka minēto regulu pārskatīs, Komisija ierosina:



— mehānisko transportlīdzekļu nozarē sākotnēji izvirzīt trīs šādus apakšvariantus: ii) vertikālo vienošanos jomā piemērot tikai grupu atbrīvojumu, iii) līdzās vispārējam grupu atbrīvojumam pieņemt nozarei pielāgotas pamatnostādnes un iv) pieņemt grupu atbrīvojuma regulu, galveno uzmanību pievēršot konkurences ierobežojumiem pēcpārdošanas pakalpojumu jomā;

— pēc tam, kā paredzēts regulas un pamatnostādņu projektos, pieņemt gan regulu ar nozarei pielāgotiem noteikumiem, gan pamatnostādnes.

5.4 Mehāniskā transportlīdzekļa iegāde, tāpat kā dzīvojamās mājas pirkšana, ir ne vien lielākais no Eiropas patērētāju mājsaimniecības budžeta tēriņiem, bet arī nepārprotami skaidri parāda vienotā tirgus izveides nozīmi un mērogu. Nozarē lēš, ka no visām izmaksām, kas rodas transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā, 40 % ir saistītas ar tā iegādi, 40 % — ar apkopi un 20 % — ar apdrošināšanu.

5.5 Saistībā ar konkurenci mehānisko transportlīdzekļu nozarē Eiropas patērētāju būtiskās intereses var definēt šādi: izvēlēties, kur iegādāties vai vajadzības gadījumā remontēt automobili par labāko cenu, kā arī baudīt drošāku ceļu satiksmi.

5.6 Dinamisks, konkurences piesātināts tirgus, kurā tiek izmantoti jaunākie tehnikas sasniegumi un kurš aptver visus ekonomikas dalībniekus autorūpniecības nozarē — it sevišķi mazos un vidējos autoremonta uzņēmumus —, ir būtiski svarīgs, taču ne mazāk svarīgi ir patērētājiem dot pārliecinošu signālu.

5.7 Spēkā esošajā Regulā (EK) Nr. 1400/2002 ir vairāki šādi pozitīvi signāli, piemēram, paredzēts, ka garantijas, ko kādā dalībvalstī izdevis kāds ražotājs, ar tādiem pašiem nosacījumiem ir spēkā arī citās dalībvalstīs, ka patērētājam, kuram ir citas dalībvalsts tirgotāja aizpildīts garantijas dokuments, vairs nav jāgaida uz garantijas atzīšanu viņa valstī un ka tirgotājs vai pilnvarota remontdarbnīca, kam patērētājs uzticējis savu automašīnu, vairs nevar aprēķināt papildu maksu vai pieprasīt papildu dokumentus.

5.8 Tomēr joprojām ir problēmas tādās jomās kā, piemēram, jaunu transportlīdzekļu tālāka pārdošana starpniekiem, piegādātāju izvirzītie noteikumi saviem tirgotājiem nodrošināt atbilstību “zīmola identitātes” prasībām, iespēja izraudzīties par piegādātājiem citus pilnvarotos tirgotājus vai attiecīgās valsts importētājus, kā arī netieši ierobežojumi attiecībā uz pilnvaroto tirgotāju savstarpējām transportlīdzekļu piegādēm.

5.9 Komisija ļoti rūpīgi uzraudzīja Regulas (EK) Nr. 1400/2002 piemērošanu un pieņēma vairākus parauga lēmumus, piemēram, četrus 2007. gadā pieņemtos lēmumus, kuros ietverti vērtīgi norādījumi, ko nozares dalībnieki var izmantot jautājumā par piekļuvi tehniskajai informācijai (Lieta

COMP/39.140-39.143 — *DaimlerChrysler, Fiat, Toyota un Opel* <sup>(8)</sup>).

5.10 Astoņus gadus pēc Regulas (EK) Nr. 1400/2002 pieņemšanas ekonomiskie rādītāji liecina, ka konkurences līmenis attiecīgajos tirgos, kurš savulaik noteica Komisijas izvēli par labu stingrākam, nozarei pielāgotam grupu atbrīvojumam, ir ievērojami uzlabojies.

5.11 Dinamiskajai un komplicētajai konkurences videi īpaši raksturīgs jaunu mehānisko transportlīdzekļu faktisko cenu kritums, jaunu zīmolu ienākšana tirgū, konkurējošo zīmolu tirgus daļu svārstīgums, mērena koncentrācija ar tendenci samazināties, kā arī plašākas izvēles iespējas patērētājiem dažādos līdzvērtīgos tirgus segmentos. Tomēr iekšējā tirgus sistēmā saglabājas dalībvalstu tirgu atšķirīgās īpatnības; sevišķi tas attiecas uz jaunajām dalībvalstīm, kurās ir attīstītāks lietoto automobiļu un neatkarīgo remontētāju tirgus.

5.12 Neatkarīgajiem remontētājiem ir grūti sagādāt rezerves daļas un piekļūt tehniskajai informācijai; tas neļauj palielināties konkurencei, un zaudētāji neapšaubāmi ir patērētāji. Problēmas nozarei joprojām sagādā viltotas un pirātiskas rezerves daļas, kas dažkārt ir nekvalitatīvas, bet citkārt to izmantošana var pat apdraudēt ceļu satiksmes drošību.

5.13 Komisijas ierosinātie nākamie reglamentējošie noteikumi konkurences tiesību jomā, kas piemērojami mehānisko transportlīdzekļu nozarē, saskan ar minēto īstenošanas pieeju un politiku. Šajā saistībā EESK norāda uz saviem iepriekš pieņemtajiem atzinumiem, kuros pausts atbalsts Komisijas darbam kolektīvo prasību jomā gan vispār, gan konkrēti attiecībā uz konkurences noteikumu pārkāpumiem.

## 6. Īpašas piezīmes.

6.1 Komisijas ieteikto īpašas regulas un pamatnostādņu pieņemšanu EESK uzskata par līdzsvarotu variantu, jo tajā ņemtas vērā gan iespējamās saimnieciskās sekas, gan ietekme uz maziem un vidējiem uzņēmumiem, kuri veido lielu daļu no remonta, tehniskās apkopes pakalpojumu un rezerves daļu izplatīšanas tirgus, gan iespējamā vides un sociālā ietekme, kā arī ietekme uz ceļu satiksmes drošību.

EESK vēlētos uzsvērt šādus priekšlikuma aspektus.

6.2 **Īpaša kārtība mehānisko transportlīdzekļu nozarē kā vispārējās grupu atbrīvojuma regulas (GAR) papildinājums** — EESK norāda, ka Komisijas ierosinātās papildu pamatnostādnes mehānisko transportlīdzekļu nozarē ir skatāmas kopā ar vispārējām vertikālajām pamatnostādnēm kā to papildinājums (sk. pamatnostādņu I nodaļas 1. punkta 1) apakšpunktu); vispārējās pamatnostādnes vēl nav publicētas, un tas neapšaubāmi apgrūtina papildu pamatnostādņu neatkarīgu un atsevišķu izvērtēšanu.

<sup>(8)</sup> OV C 66, 22.3.2007., 18. lpp.

6.3 **Jaunās kārtības stāšanās spēkā** — regulas projektā paredzēti divi spēkā stāšanās varianti atkarībā no attiecīgā tirgus. Pirmais risinājums — rezerves daļu, remonta un tehniskās apkopes tirgum — paredz tūlītēju piemērošanu no 2010. gada 1. jūnija, savukārt otrajā — jaunu transportlīdzekļu pārdošanas un tālākas pārdošanas tirgū — paredzēts līdz 2013. gada 31. maijam pagarināt Regulas Nr. 1400/2002 darbības laiku.

6.3.1 EESK piekrīt, ka pirmajā no minētajiem tirgiem šobrīd konkurence ir vājāka un ka tā jāstimulē, tomēr divu dažādu kārtību līdzaspastāvēšana var radīt grūtības, jo tirgotāju un izplatītāju savstarpējie līgumi bieži ietver abus elementus.

6.3.2 Atbalstot patērētāju interešu ievērošanu strauji mainīgajā konkurences situācijā rezerves daļu / remonta / tehniskās apkopes tirgū, EESK piekrīt, ka varētu pieņemt pārejas noteikumus, kas ļautu izvairīties no papildu šķēršļiem izplatītāju un tirgotāju līgumu pārslēgšanai atbilstīgi jaunajiem noteikumiem.

6.3.3 EESK aicina Eiropas Komisiju mehānisko transportlīdzekļu nozares jauno GAR pilnībā īstenot no 2010. gada 1. jūnija, vienlaikus primārajam tirgum paredzot divus gadus ilgu pārejas posmu, kurā pašreizējos izplatīšanas līgumus pielāgot jaunajām prasībām.

6.3.4 Jāatceras, ka ražotāji var lauzt līgumu, par to paziņojot divus gadus iepriekš. Tas nozīmē, ka tirgotājiem, kuri, pamatojoties uz pašreizējo GAR, ir pieņēmuši noteiktus lēmumus un veikuši attiecīgus ieguldījumus, būtu jāgaida līdz 2013. gada jūnijam, lai varētu parakstīt jaunu izplatīšanas līgumu, ja vien ražotājiem un tirgotājiem netiks dota atļauja pielāgot līgumus jau pirms šī termiņa, ja viņi to uzskata par nepieciešamu sakarā ar jaunajiem noteikumiem un iespējamajām tirgus situācijas izmaiņām.

6.3.5 Jaunās GAR piemērošanai primārajā tirgū no 2010. gada 1. jūnija būtu vēl viena priekšrocība — vienlaikus stātos spēkā jaunā GAR un pamatnostādnes attiecībā uz pakārtoto tirgu.

6.3.6 Tā kā vairums tirgotāju nodarbojas arī ar garantijas remonta pakalpojumiem, ir viegli saprotams, kāpēc EESK dod priekšroku jaunās GAR vienlaicīgai piemērošanai gan primārajā, gan sekundārajā tirgū. Šāds risinājums būs vienkāršāks, elastīgāks un — galu galā — ar mazākām pārejas izmaksām.

#### 6.4 Viena zīmola veicināšana.

Pamatnostādnēs (25. punktā un 9. zemsvītras piezīmē) paredzēts, ka pēc jaunās GAR stāšanās spēkā jaunos līgumos, ko ražotāji slēgs ar saviem pašreizējiem tirgotājiem, nevarēs ietvert viena zīmola veicināšanas saistības. Tā kā vairums ražotāju arī

turpmākajos gados turpinās darboties tajā pašā izplatīšanas tīklā, minētais lēmums faktiski nozīmē viena zīmola veicināšanas atcelšanu. Šāda veida ierobežojums ir pretrunā ne tikai EESK ieteikumam (sk. šā dokumenta 1. punktu), bet arī jaunajai vispārējai 2009. gada 28. jūlija GAR, kurā nav paredzēts ierobežot vienošanās par viena zīmola veicināšanu.

#### 6.5 Pasažieru automobiļi un komerciālie transportlīdzekļi.

Tāpat kā spēkā esošajā regulā, Komisija ir apvienojusi vienā grupā gan vieglos automobiļus, gan komerciālos transportlīdzekļus (KT), lai gan pirmie pieskaitāmi patēriņa precēm, bet otrie — ražošanas līdzekļiem, ko izmanto uzņēmējdarbības vidē, kurā pircējs iegādājas ne tikai transportlīdzekli, bet arī pakalpojumus; pakalpojumiem ir būtiska nozīme, izvēloties pēc iespējas pilnvērtīgāk izmantojamu KT, kā tas vērojams saistībā ar lauksaimniecības traktoriem vai celtniecības tehniku. Šāda tirgus atšķirība liecina, ka pat konkurences aspekti abu produktu veidu tirgos nav vienādi.

6.5.1 KT nozarē — gan primārajā, gan sekundārajā tirgū — faktiski nav novērotas konkurences problēmas vai tiešo patērētāju pausta kritika, jo šajā tirgū valda sīva konkurence, un liela tirgus daļa vēsturiski pieder neatkarīgiem rezerves daļu piegādātājiem.

6.5.2 Tāpēc EESK uzskata, ka uz KT līgumiem arī pakārtotajā tirgū būtu jāattiecinā vispārējā GAR, kā tas jau tiek darīts traktoru un celtniecības tehnikas jomā.

#### 6.6 Rezerves daļu piegāde.

6.6.1 Saskaņā ar regulas projekta 5. panta b) apakšpunktu "atbrīvojuma piemērošanas jomā nav ietverta [...] tā vienošanās starp rezerves daļu, remonta instrumentu, diagnostikas vai cita aprīkojuma piegādātāju un mehānisko transportlīdzekļu ražotāju, kas sašaurina piegādātāja iespējas pārdot šīs preces vai pakalpojumus pilnvarotiem vai neatkarīgiem izplatītājiem, vai pilnvarotiem vai neatkarīgiem remontētājiem, vai tiešajiem patērētājiem".

6.6.2 Minētā ierobežojuma formulējums, šķiet, neatbilst Komisijas izvirzītajam mērķim.

6.6.3 Spēkā esošās GAR klauzula par rezerves daļu iegādi neļauj ražotājiem piespiest pircējus iegādāties no tiem vairāk nekā 30 % rezerves daļu. Tādējādi tīklu piegādes avotu dažādošana nozīmē cenu samazināšanos. Lai gan ražotāji joprojām kontrolē vairāk nekā 30 % no piegādes apjoma, tas skaidrojams ar ražotāju noteiktajiem tirdzniecības mērķiem un prēmiju vai

atlaižu sistēmām. Minētā situācija liecina par konkurences spiedienu, ko rezerves daļu ražotāji izdara uz transportlīdzekļu ražotājiem.

6.6.4 Tomēr ierosinātajā 5. panta b) apakšpunktā nav minēts nekāds procentuāls rādītājs, kas noteiktu maksimālo apjomu, kādā izplatītājiem vai remontētājiem rezerves daļas jāiegādājas no ražotāja (kā tas paredzēts pašreizējā klauzulā par 30 %).

6.6.5 Turklāt norādīts, ka rezerves daļu ražotājiem jāspēj nodrošināt piegādes pilnvarotajiem remontētājiem. Taču šāda iespēja būs tikai teorētiska, ja ražotāji saviem rezerves daļu tīkliem varēs izvirzīt noteikumus par ekskluzīvu vai daļēji ekskluzīvu piegādi.

#### 6.7 *Garantijas.*

Visbeidzot, EESK norāda arī uz Komisijas nostāju jautājumā par mehānisko transportlīdzekļu garantijām. Ņemot vērā ražotāja tiešo atbildību par pareizu darbību un par defektu remontu, Komisija ir paredzējusi, ka uz remontētāju pienākumu oficiālajā garantijas laikā izmantot tikai ražotāja piegādātās rezerves daļas ir attiecināms atbrīvojums. Minēto nostāju EESK uzskata par atbalstāmu, taču tās rezultātā patērētājiem nedrīkst tikt atņemtas iespējas transportlīdzekļu regulārās tehniskās apkopes vajadzībām izmantot neatkarīgos remontētājus, jo tādējādi varētu tikt ierobežotas patērētāju tiesības uz kvalitatīvu precī un attiecīgajām garantijām.

Briselē, 2010 gada 18. martā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Mario SEPI*

---