

KOMISJONI HINDAMISARUANNE
MÄÄRUSE (EÜ) NR 1400/2002 TOIMIMISE KOHTA MOOTORSÕIDUKITE
TURUSTAMISE JA TEENINDUSE VALDKONNAS

Sisukord

I.	ÜLEVAATE EESMÄRK JA TULEMUSED	2
II.	TURU ARENG	3
III.	MÄÄRUSE EESMÄRKIDE SAAVUTAMINE.....	4
IV.	ÜLDHINNANG	11
V.	EDASISED SAMMUD	14

Komisjon on kohustatud koostama käesoleva aruande 31. maiks 2008 vastavalt komisjoni 31. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1400/2002 (asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris)¹ (edaspidi „grupierandi määrus“) artikli 11 lõikele 2. Aruanne hindab grupierandi määruse mõju sektori tegevusele ning selle mõju konkurentsile ELi mootorsõidukite jaemüügi ja müügi järgse teeninduse turul², ning peab sillutama teed korrale, mida hakatakse kohaldama pärast seda, kui grupierandi määrus kaotab kehtivuse 31. mail 2010.

Aruandel on neli tehnilist lisa. Esimene lisa annab ülevaate grupierandi määruse eesmärkidest, teine kirjeldab mootorsõidukite müügi ja müügi järgse teeninduse arengut ELi turul pärast grupierandi määruse vastuvõtmist. Kolmas lisa käsitleb komisjoni kogemusi grupierandi määruse kohaldamisel ning neljas lisa on käesolevas aruandes esitatud analüüsi laiendatud käsitlus.

I. HINDAMISE EESMÄRK JA TULEMUSED

Grupierandi määrusega kehtestatakse mootorsõidukite turustamisele ja teenindusele erand, mis on kooskõlas kõikides muudes sektorites vertikaalsete kokkulepete suhtes asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamist käsitleva määruse (EÜ) nr 2790/1999³ märksa mõjupõhisema käsitlusega. Kuid arvestades sektorile omaseid konkurentsialaseid probleeme, sh teatavate sõidukitootjate pidevaid ühtse turu jagamise katseid, sõidukitootjate üha kasvavat koondumist ennustavaid prognoose ning konkurentsi vähenemise riski järelturul, lisati grupierandi määrusesse üksikasjalikumad sätted, et kitsendada grupierandi kohaldamisala.

Konkurentsi peadirektoraat algatas 2007. aasta keskel faktide kogumise ning saatis küsimustikud mootorsõidukite sektori eri sidusrühmadele, sh sõiduauto- ja veoautotootjatele, Euroopa autotootjate ühendusele ACEA ja Jaapani autotootjate ühendusele JAMA, varuosade tootjatele ja nende Euroopa ühendusele CLEPA, volitatud turustajate ja remonditöökodade ühendustele liikmesriikides ja nende Euroopa organisatsioonidele (näiteks CECRA), sõltumatute remonditöökodade ja varuosade turustajate esindajatele (näiteks FIGIEFA), sõltumatutele sõidukiturustajate ühendustele, tarbijaorganisatsioonidele ja liikmesriikide konkurentsiasutustele. Lisaks saadud vastustele tugineb komisjoni analüüs ka muudele teabeallikatele, sh uuringud ning kolmandate isikute statistilised andmebaasid.⁴

Laekunud teave lubab järeldada, et grupierandi määrus on aidanud kaitsta konkurentsi uute mootorsõidukite turustamise ja eriti müügi järgse teeninduse turul, võimaldades tarbijatel sellest kasu saada ning on seetõttu kooskõlas artikli 81 lõikega 3. Kuigi mõningad asjaolud osutavad sellele, et teatud sektoripõhised meetmed, näiteks erinevate turuosa künniste kasutamine

¹ Komisjoni 31. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1400/2002, EÜT L 203, 1.8.2002, lk 30–41.

² Vastavalt Euroopa Majanduspiirkonna Ühiskomitee 27. septembri 2002. aasta otsusele nr 136/2002, millega muudetakse Euroopa Majanduspiirkonna lepingu XIV lisa (konkurents) (ELT 2002, L 336, lk 28), kohaldatakse määrust (EÜ) nr 1400/2002 ka Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikides. Seega hõlmab käesolev aruanne Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriike, kuigi üldjuhul viidatakse ainult ELi liikmesriikidele.

³ Komisjoni 22. detsembri 1999. aasta määrus (EÜ) nr 2790/1999 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta vertikaalkokkuleppe ja kooskõlastatud tegevuse liikide suhtes, EÜT L 336/21, 29.12.1999.

⁴ Lisaks küsitlustulemustele kasutasime mitmeid teisi allikaid, näiteks konsultatsioonifirma London Economics poolt koostatud aruanne autode jaemüügi ja müügi järgse turu arengust määruse nr 1400/2002 mõjul, Euroopa autotootjate ühenduse aruanne, Euroopa Komisjoni aruanne Cars 21: „21. sajandi konkurentsivõimeline mootorsõidukite reguleerimissüsteem“ ja Eurostati andmed.

valikturustussüsteemide puhul (grupierandi määruse artikli 3 lõige 1) ja teatud turustajate kaubandushuve kaitsvad sätted (artikli 3 lõiked 3 ja 5) võisid tegelikult mõjuda vastupidiselt komisjoni eesmärgile edendada uuenduslikke turustusmudeleid ja vähendada volitatud võrgustike ees seisvaid takistusi turule sisenemisel, ei kahanda see eespool nimetatud järelduse kehtivust.

Komisjoni analüüsi kohaselt ei või väita, et grupierandi määrusega oleks erandi kohaldamisala laiendatud tarbijaid potentsiaalselt kahjustavatele lepingutele. Vastupidi, mitmed grupierandi määruse sätted võivad lepingupooli piirata viisil, mis ei pruugi olla hädavajalik tõhusa konkurentsi kaitsmiseks. See oleks aga vastuolus kõigi ELi õigusaktide puhul kehtiva parema õigusloome põhimõttega, eriti arvestades sektorile kohaldatava ELi õigusraamistiku teistes valdkondades toimunud arenguid.

II. TURU ARENG

Kõik analüüsitud asjaspepuutuvad majandusnäitajad osutavad üldjoontes sellele, et turgudel, mille jaoks komisjon nägi ette rangema, sektoripõhise grupierandi, paranes konkurents aastatel 2002–2007 märkimisväärselt.

Sõidukite müügiturgudel valitses üldiselt dünaamiline konkurentsiolekord, mida kinnitasid uute mootorsõidukite reaalhindade märgatav langus, edukad uustulnukad turul, suhteliselt väike arv turult lahkunuid, olulised turuosade kõikumised, mõõdukas või alanev koondumine, eri turusegmentides tarbijate jaoks laienuvad valik ning mudelite lühenev eluiga. Lisaks soosisid konkurentsi suhteliselt mõõdukad, samas aga kõikuvad kasumid ning stabiilsed teadus- ja arendustegevuse kulud. Konkurentsiseisund kasvab eeldatavasti veelgi sedamööda, kuidas tõusva majandusega riikide autotootjad suurendavad oma esindatust ELi turgudel.

Samuti tundub vastupidiselt 2000. aasta ülevaates väljatoodud kahtlustele, et tootemargisisene konkurents ei ole märkimisväärselt vähenenud. Kuigi turustajate koondumine on mõõdukalt süvenenud põhiliste liikmesriikide turgudel tegutsevate peamiste kontsernide märkimisväärsel kasvu ning turustusvõrkude tiheduse suhtelise vähenemise tingimustes, on ELi turustusstruktuurid endiselt pigem üsna killustunud, võrreldes näiteks USA turuga. Nii tootjate kui müüjate sõidukimüügi keskmine tulusus on madal, ja see välistab tarbijate kahjaks turujõu kasutamise võimaliku ohu. Olgu veel märgitud, et kogu ELis on toimunud märkimisväärne sõiduautode hindade ühtlustumine ning sõiduautode reaalhinnad on alanenud. Lisaks on tarbijad otsesele ostutehingule hakanud eelistama alternatiivseid lahendusi, näiteks autode liisimist ning taolinegi käitumine suurendab automüüjatele avalduvat konkurentsiseisundit. Viimast suurendab veelgi tootjate otsemüük liisingufirmadele ja teistele autopargi omanikele.

Järelturul on nii volitatud remonditöökodade arv kui ka nende võrgu tihedus üleüldiselt taastunud, seda suuresti tänu grupierandi määrusele. Paljud volitatud remonditöökodad ei müü enam uusi autosid, ning üha levinum on see, et nad on volitatud remontima eri tootjate eri marki sõidukeid.

Paljudel sõltumatutel remonditöökodadel on olnud keeruline investeerida tehnilistesse oskustesse, seadmetesse ja väljaõppesse, mida nõuab tehnoloogiliselt üha keerukamate sõidukite remont, mistõttu on aegamisi hakatud turgu loovutama volitatud remonditöökodade võrkudele. Samas on sõltumatute remonditöökodade sektor teinud läbi märkimisväärsel konsolideerumise ning struktuurilise kohandamise, mille tagajärjel on paranenud sektori konkurentsivõime. Tähelepanuväärne on suurte sõltumatute remonditöökodade kettide esilekerkimine, mis on laiendanud tarbijatele pakutavate teenuste ringi. Kuigi remondihinnad on tõusnud oskustöölise

palkade kasvu ning kaasaegsete sõidukite remontimiseks vajalikesse seadmetesse ja väljaõppesse tehtavate suuremate investeeringute tõttu, on auto iga-aastased hoolduskulud reaalhindades langenud, sest teeninduses tuleb käia harvem ning autod on töökindlamad.

Varuosade tootjad on oma positsiooni järelturul säilitanud sellest hoolimata, et nende põhikliendid, st sõltumatud remonditöökojad, on turuosa kaotanud, samas kui volitatud remonditöökojad ostavad endiselt endale vajamineva suures osas sõidukitootjatelt. Osaliselt on põhjus selles, et teatavate varuosade tootjad on rajanud nende tootemarki esindavate ja peamiselt nende varuosi kasutavate remonditöökodade ketid.

III. MÄÄRUSE EESMÄRKIDE SAAVUTAMINE

Käesolevas osas hinnatakse, kas praktikas on saavutatud komisjoni seitse algset eesmärki⁵ ning mil määral on grupierandi määruse sektoripõhised normid osutunud tõhusaks ja/või vajalikuks.

A. Konkureerivatele sõidukitootjatele turu sulgemise vältimine ja nende turulepääsu tagamine

Tänapäeva muutunud turutingimustes, mida iseloomustab kasvav üleilmastumine ja uute edukate turuletulijate ning liigsete tootmisvõimsuste toel ägenev tootemarkide vaheline konkurents, on oht, et üht tootemarki hõlmavate vertikaalsete kokkulepete paralleelsed võrgustikud võiksid takistada turulepääsu, jäänud oluliselt väiksemaks võrreldes komisjoni 2000. aastal hinnangus prognoosituga.

Seda arvestades on ilmne, et turustajad ei ole ära kasutanud grupierandi määruse artikli 1 lõike 1 punktis b ja artikli 5 lõike 1 punktis a pakutud suuremaid võimalusi müüa konkureerivate tootjate sõidukimärke ühes ja samas müügisalongis. Sageli müüakse mitut marki sõidukeid samadel tingimustel nagu enne grupierandi määruse vastuvõtmist, näiteks kuna tegemist on hõredalt asustatud piirkonna või vähem eduka margiga, st konkureeriva margi müümine on vajalik selleks, et turustaja ja asjaomane sõidukimark turule jääksid. Kuigi mõned EL-i turule äsja sisenenud autotootjad ning teatavad turustajate ühendused on väitnud, et turul kanda kinnitanud ettevõtjatega ainuõiguslike tehingute tegemiseks erandi mittelubamisega muutis grupierandi määrus juurdepääsu olemasolevale võrgule lihtsamaks, on selge, et mitme sõidukimargi koos müümist tõukasid eeskätt tagant välised arengud turul. Võib oletada, et paljud autotootjad sõlmiksid mitme sõidukimargi müümist lubavaid lepinguid ka ilma määruse säteteta, kui see oleks majanduslikult põhjendatud.

Ühtlasi tuleb osutada mõne sidusrühma väitele, mille kohaselt võis grupierandi määrus, soosides ühes müügisalongis mitme sõidukimargi müüki, sundida autotootjaid oma kaubamärgi kuvandi hägustumise kartuses kasutama rangemaid valikunõudeid; selle tulemusel võisid turustajad omakorda suurendada margipõhiseid investeeringuid, mistõttu suurenesid turustuskulud tervikuna. Teisalt aga võib edaspidi tekkida oht, et üht sõidukimarki ja suurt osa turust hõlmavate kokkulepete paralleelsete võrgustike paljusus võib uustulnukatele turu sulgeda.

Seetõttu ilmneb, et mitme sõidukimargi müümist reguleerivad sektoripõhised normid ei ole täielikult täitnud oma eesmärki, ning et turul valitsevat konkurentsi oleks saanud samaväärselt kaitsta, kui oleks piiratud määruses nr 2790/1999 sätestatud mootorsõidukite tootjate õigust kehtestada turustajatele otsene või kaudne konkurentsikeelu kohustus.

⁵ Vt komisjoni 16. märtsi 2002. aasta teatis 2002/C 67/02.

B. Sama sõidukimargi müüjate vahelise konkurentsi tugevdamine uuenduslike turustusvormide paljususe kaudu

Pärast määruse nr 1400/2002 jõustumist asetleidnud arengute kohta turul saab teha kolm tähelepanekut.

Esiteks ei õnnestunud saavutada määruse nr 1400/2002 artikli 2 lõikest 1 ja artikli 3 lõikest 1 tulenevat eesmärki saada lahti „hullusärgi efektist”, mida täheldati määruse nr 1475/95 puhul, sest peaaegu kõik autotootjad on kõigis liikmesriikides otsustanud kvantitatiivsete valikturustussüsteemide kasuks. Taolist üheülbalisust soosiva valiku võis põhjustada asjaolu, et grupierandi määruse artikli 3 lõige 1 sätestas kvantitatiivsete valikturustussüsteemide puhul leebema 40 %lise turuosa künnise. Kõrgema künnise rakendamine on ebaharilik, kuna üldiselt arvatakse, et kvantitatiivsed valikturustussüsteemid piiravad tootemargisest konkurentsi enam kui näiteks ainuõiguslikud turustussüsteemid.

Teiseks on kvantitatiivne valik võimaldanud tarnijatel vähendada aastatel 2002–2006 võrgustike tihedust. Seega võiks esitada küsimuse, kas nimetatud turustusvormi puhul erandi lubamine ei võinud vähendada tootemargisest konkurentsi tarbijate kahjuks ning olla vastuolus asutamislepingu artikli 81 lõikega 3.

Seoses eeldatud negatiivsete mõjudega tuleb esmalt märkida, et auto on hinnaline kaup ning tõenäoliselt on tarbijad odavama hinna nimel valmis sõitma küllaltki kaugemale. Seega peaks võrgustiku tihedus langema suhteliselt madalale tasemele selleks, et mõjutada tootemargisest konkurentsi. Siinkohal olgu täheldatud, et uute sõidukite jaeturul on koondumine endiselt üsna mõõdukas, eriti võrreldes USAga. Seetõttu on üsna ebatõenäoline, et võrgustiku tiheduse vähenemisel oleks tootemargisisesele konkurentstile tuntav mõju. Üldisemas plaanis tuleb märkida sedagi, et valikturustuse laialdane kasutamine mootorsõidukite turustamisel ei näi EL-i raames olevat kuidagi kahjustanud liikmesriikide turgude edasist lõimumist. Ei tohiks unustada ka seda, et valikturustus on kasulik veel seetõttu, et ei luba tootemargi võrgustikku mittekuuluvatel turustajatel liugu lasta nende seljas, kes on teinud jõupingutusi, et tootemarki kinnistada ja turundust parendada. Kvantitatiivsel valikul on muid konkreetseid eeliseid, näiteks saavad tarnijad seeläbi paremini kontrollida võrgustike geograafilist levikut, mis tagab mastaabisäästu, vähendab tehingukulusid ning aitab vältida tootemargi ebaühtlast esindatust.

Mis puutub grupierandi määrusega turustajatele antud võimalustesse uuendada turustusvorme, tundub kolmandaks, et määruse sektoripõhised sätted ei ole küll eriti innustanud turustajaid kvantitatiivset valikturustuse vormi mitmekesistama. Peaaegu kõik vaatlejad on ühel meelel selles, et määruse artikli 5 lõike 2 punktil b ei ole erilist mõju, kuna vaid üksikud turustajad on loonud täiendavaid müügikohti. Ka määruse artikli 4 lõike 1 punkt g, mis lubab spetsialiseeruda mootorsõidukite müügile ning sõlmida sel eesmärgil remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks allhankelepingud, ei ole ootusi täitnud: mõni üksik automüüja on otsustanud loobuda sellest ettevõtluse tulusast osast. Turustajad ei ole märkimisväärselt ära kasutanud ka teisi uuendusteks avanenud võimalusi, näiteks eri tootjate autode müüki ühes müügialongis.

Kokkuvõttes võib tõdeda, et grupierandi määrusega ei ole õnnestunud vabaneda varasema sektoripõhise grupierandi “hullusärgi efektist” ning seega ei ole ka teist eesmärki saavutatud.

C. Mootorsõidukite piiriülese kaubanduse lihtsustamine

Komisjoni kolmas eesmärk oli ergutada piiriülelset tootemargisest konkurentsi. Tundub, et see eesmärk on saavutatud, sest hinnad on liikmesriikide vahel ühtlustunud, paralleelkaubanduse tõkestamist, sh lõpptarbivate kaebusi käsitlevate juhtude arv on märgatavalt vähenenud. Sellele on aidanud kaasa autosektoris vahendajate tegevust käsitleva komisjoni teatise⁶ kehtetuks tunnistamine; nimelt lubas teatis autotootjatel turustajatele kehtestada müügikvoodid sõidukite müümiseks piiriülelset tegutsevatele vahendajatele. Samuti ilmneb, et positiivset mõju on avaldanud grupierandi määruse artikli 4 lõike 1 punkt e, mis üldist korda järgides välistas aktiivse ja passiivse müügi piirangud valikturustussüsteemide puhul.

Kuigi valikturustussüsteemid võivad takistada eri maade hinnaerinevuste ärakasutamise võimalusi, on erinevalt 1990ndatest aastatest uute sõidukite hinnad nüüdseks sedavõrd ühtlustunud, et piiriülese uute sõidukitega kauplemise maht on iseenesest piisav tõhusa konkurentsipurve tekitamiseks.

Ent sama määruse artikli 5 lõike 2 punkt b, mis käsitleb turustajate lepingulist õigust avada täiendavaid müügikohti (nn asukohaklausel), ei ole kaasa toonud erilisi muutusi turustajate käitumises ning pigem ei ole ennast õigustanud, kuigi sellest võis olla abi, edastamaks turule sõnumit, et komisjon on otsustanud kaitsta piiriüleste hinnaerinevuste ärakasutamise võimalusi ning vähendada hinnaerinevusi. Artikli 4 lõike 1 punkti f kättesaadavusklausel on õiguslikust seisukohast kaotanud mõtte, arvestades seda, et kohtupraktikas sõnastatud üldiste põhimõtete kohaselt peetakse keeldumist tarnida välisriigi kehtestatud tehnilistele tingimustele vastavaid sõidukeid kaudseks edasimüügi piiranguks⁷. Siiski tuleks kaaluda, kas läbipaistvuse parandamiseks oleks kasu asjaomasele kohtupraktikale viitavatest juhistest mingis vormis.

Seega näib, et konkurentsiõiguse üldpõhimõtete kohaldamisest piisaks paralleelkaubanduse kaitsmiseks praeguses turusituatsioonis. Lisaks tuleks märkida, et direktiiv 2007/46/EÜ⁸ peaks aitama paralleelkaubandust lihtsustada, sest see on muutnud vastavustunnistusi käsitlevad eeskirjad selgemaks, näidates, et tarnijad peavad need dokumendid esitama paberil iga sõiduki puhul.

D. Võimaluse andmine sõltumatutele remonditöökodadele tootja volitatud remonditöökodade võrgustikuga konkureerimiseks

Ainult sõltumatud remonditöökodad saavad järelturul tekitada tootemarkide vahelist konkurentsi ning pakkuda tarbijatele nii vajalikke valikuvõimalusi. 2000. aastal pidas komisjon selliste remonditöökodade konkurentsivõime jaoks oluliseks kahte asja – tehnilist teavet ja varuosi. Seepärast kaitsevad grupierandi määruse teatavad sätted juurdepääsu mõlemale ning see on aidanud sõltumatul sektoril struktuurselt kohaneda muutunud tehnoloogiliste vajadustega.

⁶ Komisjoni teatis, mis käsitleb 12. detsembri 1984. aasta määrust (EMÜ) nr 123/85 asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide suhtes, EÜT C 17, 18.1.1985, lk 4.

⁷ Vt 28. veebruari 1984. aasta otsus liidetud kohtuasjades 228 ja 229/82: Ford of Europe Inc. and Ford-Werke Aktiengesellschaft v. komisjon (EKL 1984, lk 1129).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EÜ) nr 715/2007, 20. juuni 2007, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta, ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

Kuigi grupierandi määruse artikli 4 lõike 2 (millega kehtestatakse tarnijale kohustus tagada sõltumatutele ettevõtjatele juurdepääs tehnilisele teabele) mõju on olnud positiivne, tuleb samas märkida, et EURO 5 ja 6 määrus nr 715/2007⁹ kohustab tarnijaid alates 2009. aasta 1. septembrist andma sellist teavet kõigi uute mudelite kohta. Teave vanemate mudelite tehniliste andmete kohta oleks pidanud grupierandi määruse artikli 4 lõike 2 alusel olema juba laialt levinud. Komisjon jätkab järelevalvet olukorra üle ning annab hinnangu sõltumatute remonditöökodade sektorilt saadud mis tahes kaebustele. Siinkohal tuleks märkida, et 2007. aasta septembris vastuvõetud ja sektorile väärtuslikke juhtnööre andnud neljas komisjoni otsuses¹⁰ analüüsiti tehnilistele andmetele juurdepääsu keelamist asutamislepingu artikli 81 lõigete 1 ja 3 ning grupierandi määruse alusel. Seega võib tõdeda, et kui grupierandi määruses poleks asjaomaseid eeskirju sätestatud, saaks komisjon ikkagi sekkuda asutamislepingu artiklite 81 ja 82 alusel.

Varuosade tootjad on säilitanud oma turuosa tarnete järelturul ja vaid mõnel harval juhul on volitatud remonditöökodad keeldunud oma sõltumatuid konkurente varuosadega varustamast, eeskätt seetõttu, et nad teenivad sellistelt tehingutelt korralikku kasumit. Kuigi grupierandi artikli 4 lõike 1 punktis i sätestatud sektoripõhiste raskekujuliste piirangute klausel aitas ehk selgitada õiguslikku olukorda, saab konkurentsi samavõrd kaitsta, kui kohaldada üldnormi, mille kohaselt ei saa valikurustust kasutav tarnija keelata oma turustajatel müüki lõppkasutajatele. Tuleb märkida sedagi, et kui sõidukitootja peaks tõesti varuosi turustama ise ilma valikurustussüsteemi kasutamata, siis kaotaksid tema volitatud remonditöökodad turustusfunktsiooni ning muutuksid lõppkasutajateks. Niisugusel asjaoludel ei oleks grupierandi määruse raskekujulise piirangu klauslil mõju, kuna säte ei ole kohaldatav sellistele kasutajatele kehtestatud piirangute suhtes.

On fakt, et hulk varuosi ei ole ikkagi kõigile kättesaadavad, st neid saab ainult sõidukitootjatelt. Need on (i) mitmes liikmesriigis kaitstud disainilahendusega nähtavad varuosad ning (ii) eri allhankelepingute alusel toodetud varuosad, näiteks sellised, mis on valmistatud peatöövõtja poolt antud tehnoloogiat ja seadmeid kasutades ja mis vastavalt komisjoni 1978. aasta teatisele alltöövõtukokkulepete kohta¹¹ jäävad väljapoole asutamislepingu artikli 81 lõike 1 kohaldamisala, mistõttu artikli 81 lõike 3 kohaldamise küsimust ei tõusetu. Esimesse kategooriasse kuuluvate kõigile mittekättesaadavate varuosadega seoses tekkinud olukord on põhjustatud disainilahenduse õiguste kaitset käsitlevast olemasolevast õiguslikust raamistikust¹². Teise kategooria puhul ei ole muud väljapääsu kui alltöövõtukokkulepete teatis uuesti läbi vaadata ning katsuda paremini selgitada, millistel asjaoludel võib teatavatele tegevustele laiendada artikli 81 lõige 1.

E. Konkurentsi kaitsmine volitatud võrgustikes

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ELT L 171/1, 29.6.2007.

¹⁰ Juhtumid Comp/39.140 – 39.143, DaimlerChrysler, Fiat, Toyota ning Opel.

¹¹ Komisjoni 18. detsembri 1978. aasta teatis hinnangu andmise kohta teatavatele alltöövõtulepingutele vastavalt EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõikele 1.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/71/EÜ disainilahenduste õiguskaitse kohta, EÜT L 289, 28.10.1998. Komisjon tegi ettepaneku direktiivi läbivaatamiseks. Hetkel on õigusloomeprotsess käimas.

Üldiselt on grupierandi määrus kaitsnud konkurentsi volitatud remonditöökodade vahel edukalt, kuna artikli 3 lõikega 1 on saavutatud kvalitatiivsete valikremondisüsteemide teke. Selle tagajärjel on volitatud remonditöökodade arv turujõudude toel kasvanud, sest võrgustikuga saavad liituda kõik objektiivsetele kriteeriumidele vastavad remonditöökodad.

Sõidukitootjad on küll volitatud remonditöökodade võrgustikele esitanud rangemaid kvaliteedinõudeid, kuid see ei ole kahjustanud tarbijate huve. Teenuste osutamise kvaliteedi parandamise kõrval on uued nõuded mõjutanud ka sõltumatute remonditöökodade sektorit, kus on loodud konkureerivaid võrgustikke ning ühiste nõuete järgi frantsiisilepingu alusel tegutsevaid remonditöökodade kette, et paremini reageerida tarbijate nõudlusele kvaliteetsete, tõhusate ja usaldusväärsete teenuste järele.

Siiski tuleb märkida, et kvalitatiivsete valikturustussüsteemide suhtes kohaldatavate üldpõhimõtete rakendamisel jõutaks samasuguse tulemuseni ka eraldi sektoripõhise raskekujulise piiranguta, nagu see on nimetatud artikli 4 lõike 1 punktis h. On selge, et remonditöökodade kehtestatav nõue müüa ka uusi sõidukeid, ei saa oma olemuselt olla kvalitatiivne, ning taoline piiranguid sisaldav kokkulepe jääks seetõttu artikli 81 lõike 1 kohaldamisalasse. Kuna enamiku tootjate volitatud remonditöökodade võrgustike turuosa ületab kaugelt 30 % piiri, siis ei saa nimetatud kokkulepete puhul kasutada ka määrusega nr 1400/2002 kvantitatiivsetele valikturustussüsteemidele laienevat erandit, et artikli 81 vahetu kohaldamine saaks uustulnukatele tagada samavõrd avatud ligipääsu võrgustikele.

Pealegi ei ole grupierandi määruse artikli 4 lõike 1 punkt k, mis käsitleb volitatud remonditöökodade võimalust hankida teist marki varuosi, märkimisväärselt muutnud nende kaubanduslikku käitumist ning taolised remonditöökodad ostavad jätkuvalt vajalikud varuosad sõidukitootjatelt. Esiteks tuleb täheldada, et volitatud remonditöökodadel on keeruline teha vajalikke oste rohkem kui ühest allikast, kuna see kahekordistaks nende logistikakulusid ja suurendaks infotehnoloogiakulusid. Kuna aga sõidukitootjad kohustavad volitatud remonditöökodasid kasutama nende varuosamarke garantiiremondiks, siis on loogiline, et sõidukitootja poole pöördutakse ka muude varuosade soetamiseks. Lisandub ka asjaolu, et tarnijatest suudavad autotootjad ainsatena pakkuda kogu tootevalikut. See on jällegi seotud sõidukitootjatele kuuluvate intellektuaalomandi õigustega või on põhjustatud allhankekokkulepetest, mis ei pruugi jääda artikli 81 lõike 1 kohaldamisalasse. Samas võivad mõnedel soodustuste ja hinnavähendite skeemidel olla lojaalsust suurendavad tagajärjed. Seda, kas selliste skeemide puhul on tegemist tõeliste konkurentsikaalutlustega või neid tõlgendatakse nii selleks, et tõrjuda volitatud remonditöökodade lojaalsuse tugevdamisega konkureerivaid varuosade tootjaid, saab kindlaks teha vaid iga üksikjuhtu eraldi käsitledes, hinnates taolist tegevust selle majanduslikus kontekstis ja vaagides võimalikku konkurentsi kahjustavat ja tõhusust suurendavat mõju. Sellega võib kaasneda artikli 82 kohaldamine, mis on kooskõlas konkurentsikeelu kohustuse välistamisega grupierandist, eriti juhul, kui sõidukitootjale kuuluv asjaomaste varuosade turuosa ületab 30 % (nagu see üldjuhul ka on). Seepärast saaks ka artikli 4 lõike 1 punkti k ja j puudumisel igasuguse tõsise turu sulgemise ohu puhul tugineda olemasolevatele õiguskaitsevahenditele.

F. Varuosatootjatele järelturule pääsemise lihtsustamine

Mitmete määruse nr 1400/2002 sätete eesmärk oli tagada originaalvaruosade tarnijatele ja samaväärse kvaliteediga varuosade tootjatele juurdepääs nii sõltumatutele kui ka volitatud remonditöökodadele, et need saaksid pakkuda tarbijatele võimalust varuosi valida. Artikli 4

lõike 1 punkt j välistab grupierandist kokkulepped, millega piiratakse originaalvaruosade tarnija võimalust müüa varuosi otse järelturule, samas kui artikli 4 lõike 1 punkt k ei luba grupierandit kohaldada kokkulepetele, mis piiravad volitatud remonditöökoja või turustaja võimalusi valida teise kaubamärgi originaalvaruosade või samaväärselise kvaliteediga varuosade tarnijaid.

Peale selle peetakse artikli 4 lõike 1 punkti l kohaselt raskekujuliseks piiranguks igasugust kokkulepet, mis piirab originaalvaruosade tarnija õigust märgistada oma kaubamärgi või logoga mootorsõidukite tootjale mootorsõiduki esialgseks kokkupanemiseks tarnitud sõidukiosi või varuosi (*dual-branding* ehk kahe tootemärgi müük).

Enamgi veel: artikli 1 lõike 1 punkti t määratluse kohaselt on originaalvaruosad varuosad, mille kvaliteet vastab originaalvaruosade tarnijate tarnitud sõidukiosade kvaliteedile ning mis toodetakse vastavalt sõidukitootja kehtestatud tehnilistele nõuetele. Niisugust selgitust oli vaja selleks, et originaalvaruosade tarnijad saaksid turustusvõimaluste parandamiseks oma tooteid remonditöökodadele müüa kui „originaale”, ja mitte ainult kui samaväärselise kvaliteediga tooteid. Ning selleks, et sõidukitootjad ei saaks volitatud remonditöökodadel keelata teenuste osutamisel konkurentide varuosade kasutamist kvaliteedierinevustele kui objektiivsele põhjendusele viidates, määratleb artikli 1 punkt u ka samaväärselise kvaliteediga varuosad kui varuosad, mille kvaliteet vastab originaalsõidukiosade kvaliteedile.

Kokkuvõttes on varuosade tarnijad suutnud säilitada oma positsiooni järelturul sellest hoolimata, et nende peamised kliendid – sõltumatud remonditöökojad – on turuosa kaotanud. Grupierandi määruse artiklis 1 sätestatud originaalvaruosade mõiste on aidanud luua kasulikke turundusvahendeid. Samas on see mõiste praeguseks asendatud direktiivis 2007/46¹³ sätestatuga, kus määratletakse „originaalvaruosad” sisuliselt samamoodi nagu grupierandi määrukses. Mitteoriginaalvaruosade puhul tuleks märkida, et isegi kui samaväärselise kvaliteediga varuosade jaoks määratlus puudub, tähendaks sõidukitootja poolt volitatud remonditöökodadele pandud kohustus mitte kasutada teist marki varuosi otsest konkurentsikeeldu, millele turuosa 30 %lise künnise ületamisel ei laiene grupierandi määrus sarnaselt määruse nr 2790/1999 käsitlusviisiga.

Teisalt tundub, et artikli 4 lõike 1 punkt j on olnud mõjus, vähemasti originaalvaruosade tarnijate müügi seisukohast sõltumatul järelturul, sest varuosade tootjad on seal oma turuosa säilitanud. Kuid sama tulemuse oleks andnud vertikaalseid piiranguid reguleeriv üldine kord, kuna kõnealust piirangut peetakse raskekujuliseks piiranguks ka määrukses nr 2790/1999. Samuti on kaheldav, kas artikli 4 lõike 1 punkti l alusel oma kaubamärgi või logo kasutamine (*dual-branding*) on aidanud remonditöökodadel sobivaid asendusosi leida, kuna need andmed tuleb kättesaadavaks teha juba artikli 4 lõike 2 kohaselt.

G. Turustajate sõltumatuse tagamine sõidukitootjatest

Turustajate sõltumatuse tagamine tarnijatest ei olnud grupierandi määruse omaette eesmärk, seda nähti pigem kaasneva meetmena, mis pidi konkurentsi soodustama¹⁴. Grupierandi määruse artikkel 3 näeb seetõttu ette kokkulepete minimaalse tähtsaja (artikli 3 lõige 5), ning kokkulepete

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta, ELT L 263/1, 19.10.2007.

¹⁴ Vt grupierandi määruse üheksas põhjendus.

lõpetamisest (artikli 3 lõige 4) või uuendamisest loobumisest etteteatamise minimaalse aja, kusjuures lõpetamise puhul tuleb esitada põhjendused. Samuti on turustajatel õigus omal valikul võõrandada oma müügikoht mõnele teisele võrgustikuga liitunud ettevõtjale ning sätestatud on ka vahekohtusse pöördumise õigus lepinguliste vaidluste lahendamiseks (artikli 3 lõige 6).

Meenutagem, et tootemarkide vaheline konkurents on pärast grupierandi jõustumist tugevnenud, osutades sellele, et tootemarkide võrgustikes on tarbija huvides konkurentsi kaitsmine, rõhudes kvaliteedile ja hinnale, võib-olla oma tähtsust veidi kaotanud.

Igal juhul on kaheldav, kas grupierandi määruse artikli 3 lõikel 5 on erilist mõju olnud, sest tarnijad on turustajatega valdavalt sõlminud tähtajatud kokkulepped, mille saab lõpetada kaheaastase etteteatamisega: taoline kord pakub vaevalt erilist kaitset turustajate tootemargipõhiste investeringutele. Pealegi ei ole alust arvata, et tänapäeva tugeva tootemarkide vahelise konkurentsi tingimustes otsustaks tootja vastata konkurentsi teket soodustavale turustaja käitumisele võrgustikust väljaheitmise. Tootja poliitikat mittejärgiva turustaja korralekutsumiseks on palju täpsemaks ja tõhusamaks vahendiks ülirange auditeerimine või kunstlikult kõrgete müügieesmärkide seadmine, mis ei võimalda turustajal koguste pealt soodustusi saada. Pealegi ei ole komisjon oma uurimistegevuses tuvastanud ühtegi sellist juhtumit, kus kokkuleppe lõpetamise põhjendamise kohustus (artikli 3 lõige 4) oleks andnud kohtunikule või vahekohtunikule alust leida, et kokkuleppe lõpetamisest teatati karistuseks konkurentsi soodustava käitumise eest.

Veel tuleks rõhutada, et artikli 3 lõike 5 punktis a turustuslepingutele sätestatud minimaalne tähtaeg viis aastat ei ole majanduslikust seisukohast piisavalt põhjendatud, sest selle puhul ei võeta arvesse asjaolu, et pikemaajalised lepingud võivad oma kestusest tulenevalt konkurentsi tegelikult rohkemgi piirata. Eeskätt võivad niisugused lepingud takistada tootjaid nõrkade turustajate väljavahetamisel efektiivsemalt tegutsevate uustulnukate vastu ning tuua kaasa viivitusi turusituatsiooni muutustele vastavate uute lepingute sõlmimisel.

Määruse artikli 3 lõige 3 pidi edendama turgude lõimumist piiriüleste müügikohtade tekke kaudu, kuid komisjoni analüüs näitab, et volitatud võrgustikes on peaaegu kõik müügikohtade võõrandamistehingud toimunud ühe liikmesriigi piires. Seega on nimetatud eesmärk jäänud saavutamata, pigem on grupierandi määrus kohalikul tasandil põhjustanud teatavates piirkondades turustajate koondumist, mis omakorda võib asjaomase liikmesriigi konkurentsiasutusele edaspidi tööd anda.

Vaidluste lahendamiseks vahekohtusse pöördumise õiguse sätestanud artikli 3 lõike 6 mõju näib üldiselt olevat positiivne, vähendades kulukate ja kauakestvate kohtuvaidluste arvu. Võrreldes sõltumatute vahekohtunikega ei pruugi kohtunikud olla alati võimelised kiirelt lahendama selliseid tehniliselt keerukaid küsimusi nagu kvaliteedinõuete täitmine. Ning kuigi tarnijatel on vaja paindlikkust mootorsõidukite turustusvõrgustike kohandamiseks muutuvate turutingimustega, ei ole võrgustike ebastabiilsuse ning lühiajalise mõtlemise soosimine ka nende huvides, kuna tarnijad vajavad lojaalseid turustajaid, kes on valmis tegema olulisi investeringuid. Vaidluste lahendamise tõhusa korra sätestamine seondub märksa enam lepingute täitmise kui konkurentsiküsimustega. Turustaja seisukohast vaadatuna võiks selge ja kiire vaidluste lahendamise kord takistada tugevamat lepingupoolt oma positsiooni kuritarvitamast, tarnija vaatevinklist aga võimaldab vahekohtumenetlus lepingu rikkumisest tulenevaid sanktsioone õigeaegselt rakendada ning ära hoida kohtuvaidlusega sageli kaasneva ebasoodsa avaliku tähelepanu. Juhul kui grupierandi määruse artikli 3 lõige 6 enam ei kehti, oleks kõigile

osapooltele kasulik kokku leppida vabatahtlikus heade tavade koodeksis, mis näeb ette vahekohtumenetluse lepinguliste vaidluste lahendamiseks ning miinimumnõuded poolte lepingulistes suhetes rakendatava hea usu põhimõtte ning õiguspärase ootuse põhimõtte sisu kohta.

IV. ÜLDHINNANG

Võrreldes olukorraga komisjoni eelmise hinnangu koostamise ajal 2000. aastal on konkurentsikeskkond mootorsõidukite turustamise turul märkimisväärselt paranenud. Kuid see areng on peamiselt toimunud välistegurite mõjul; üha enam üleilmastuvas majanduses on turujõud suunanud sektori positiivsele arenguteele viisil, mida komisjon algselt ette ei osanud näha. Jõuline ja üha tugevnev tootemarkide vaheline konkurents koosmõjus ELi tasandil toimuva turgude lõimumisega on põhjustanud reaalhindade alanemise. Seetõttu pole komisjonil käesolevas etapis piisavalt tõendeid, et mootorsõidukisektoris esineks turul probleeme või saaksid tarbijad tegelikku või potentsiaalset kahju rohkem kui teistes sektorites.

Grupierandi määrus on sektorile olnud abiks kohanemisel muutuva keskkonnaga ning on innustanud sidusrühmi dünaamiliselt ja konkurentsi soodustavalt tegutsema eriti järelturul. Siiski näib, et see tulemus on saavutatud pigem tänu Euroopa kohtute praktikas sõnastatud üldpõhimõtetest innustust saanud meetmetele, mida praegu kajastab komisjoni määrus nr 2790/1999, mitte aga tänu konkreetsetele grupierandi määruse sätetele. Näiteks kvalitatiivsete valikturustussüsteemide suhtes kohaldatavad üldpõhimõtted on avaldanud positiivset mõju järelturgudele, kus volitatud remonditöökodade arv on jõudsalt kosunud.

Määruse artiklis 4 loetletud sektoripõhiste raskekujuliste piirangute kohta komisjoni korraldatud küsitlusest ei selgunud põhjuslikku seost nimetatud artikli ning vaadeldava perioodi jooksul turul täheldatud konkurentsitingimuste paranemise vahel. Kuigi grupierandi määruse artikli 4 lõikest 2, mis annab järelturu sõltumatutele ettevõtjatele täieliku ja diskrimineerimist välistava juurdepääsu sõidukitootjate margipõhisele tehnilisele remondialasele teabele, on võib-olla olnud teatavat kasu osutamaks komisjoni kahtlustele, sektori püsivatel probleemide lahendamisel on kohaldatud asutamislepingu artiklit 81 ning selline täitetegevus on võimalik isegi siis, kui grupierandi määrus hetkel sellekohaseid eeskirju ei sisalda. Lisaks asendatakse kõnealune meede, nagu ka artikli 1 lõike 1 punkt t, mis pidi edendama konkureerivate varuosade tootjate pääsu järelturule, 2010. aastal, kui alustatakse mootorsõidukite ja nende osade tüübikinnitust käsitleva uue õigusliku raamistiku (määrus nr 715/2007 ning direktiiv 2007/46) kohaldamist. Samuti on kahtlane, kas varuosade tootjate juurdepääsu tagamisel järelturule on mänginud mingit erilist rolli grupierandi määruse artikli 4 lõike 1 punkt j, millega laiendatakse määruse 2790/1999 artikli 4 punktis e sätestatud samasuguse raskekujulise piirangu kohaldamisala selleks, et keelata piirangud, mis ei võimalda originaalvaruosade tarnijatel varuosi müüa nii sõltumatutele kui ka volitatud remonditöökodadele.

Autode varuosade turul valitsevate konkurentsitingimuste puhul ei tohiks unustada ka seda, et sõidukitootjatele kuuluvad intellektuaalomandi õigused ning originaalvaruosade tarnijatega sõlmitud mitmesugused alltöövõtukokkulepped (sh ka sellised, mille kohaselt kasutatakse peatöövõtja poolt antud tehnoloogiat ja seadmeid) on põhjustanud olukorra, et teatavaid varuosasid saavad hankida vaid sõidukitootjate võrgustikku kuuluvad ettevõtjad. See on tõenäoliselt mõningal määral nõrgendanud sõltumatute varuosade hulgimüüjate positsiooni ning kajastub üldises remondihindade kasvus. Kuid taolised võimalikud konkurentsiprobleemid sõltuvad artikli 81 lõike 1 kohaldamisest sellist liiki kokkuleppele igal konkreetsel juhul ega

tähenda seda, et grupierandi määrus oleks neid probleeme ebaõnnestunult käsitletud artikli 81 lõike 3 raames. Meenutagem, et komisjon on seoses sellega oma ettepanekus disainidirektiivi¹⁵ muutmiseks teinud ettepaneku nn remondisätte lisamiseks.

Komisjoni korraldatud küsitluse tulemusel võib sama järeldada ka grupierandi määruse artiklis 5 sätestatud sektoripõhiste tingimuste kohta, mis on kas osutunud kasututeks taotletava eesmärgi saavutamiseks (näiteks paralleelkaubanduse kaitse asukohaklausli väljajätmisega erandi kohaldamisalast) või mille puhul ei ole ilmnenud selget põhjuslikku seost asjaomaste sätete ja turu konkurentsitingimuste paranemise vahel (näiteks turu sulgemise ohu ennetamine mitme sõidukimargi koos müümise rangema reguleerimisega).

Neljandas lisas esitatud analüüsist nähtub, et grupierandi määruse artikli 3 asjaomased sätted võisid mõnel juhul toimida vastupidiselt soovitud. Esiteks võis grupierandi määrus tegelikult soosida turustussüsteemide ühetaolisust, kuna kvantitatiivsete valikurustuslepingute puhul seati grupierandi kohaldamiseks turuosa künnis teiste turustusvormidega võrreldes kõrgemale. Teiseks, kohaldades grupierandit vaid pikaajalistele kokkulepetele, võis grupierandi määrus uustulnukate jaoks raskendada võrgustikele juurdepääsu. Kolmandaks ei täitnud teatavad sätted, mis pidid lihtsustama müügikohtade võõrandamist võrgustiku teistele liikmetele, oma esialgset poliitilist eesmärki soodustada piiriüleste turustajate teket ning kõnealuste sätete jätkuv kohaldamine võib hoopis soosida suuremate siseriiklike turustajate rühmade kasvu, mis teatud juhtudel võib viia nii tootemarkide vahelise kui ka tootemargisisese konkurentsi kadumisele kohalikul tasandil.

Üldkokkuvõttes tundub, et grupierandi määruse sätteid, mis kaldusid kõrvale Euroopa kohtute praktikast tulenevatest üldpõhimõtetest, mis kajastuvad praegu komisjoni määruses nr 2790/1999, võib tänapäeva majanduse kontekstis, mida iseloomustavad üha enam üleilmastuvad ning konkurentsivõimelisemad autoturud, pidada ülemäära rangeiks, keerukaiks ja/või kasutuiks, eeskätt mootorsõidukite sektoris kehtestata vaid uusi ELi õigusakte arvesse võttes.

Eelnevale tuginedes tundub, et tarbijatel oleks rohkem kasu enam mõjupõhisest ning paindlikumast käsitlest.

Esiteks võimaldaks see komisjonil oma jõupingutused suunata konkurentsi enim kahjustava tegevusega võitlemisele ning vältida moonutuste ohtu õigusaktide rakendamise prioriteetide seadmisel. Siinkohal on märkimisväärne, et alates 2002. aastast esitati komisjonile küll 46 ametlikku kaebust, kuid komisjon ei ole nende alusel teinud ühtki keelustavat otsust¹⁶ ning ainult kolmel korral jõuti mitteametliku kokkuleppeni¹⁷. Veelgi hämmastavam on, et aastatel 2004–2007 komisjonile esitatud 322-st mitteametlikust kaebusest väärtsid täiendavat uurimist vaid 36 ning mitte ühegi puhul ei algatatud ametlikku menetlust. Tegelikult ei olnud enamiku mitteametlike kaebuste puhul üldse tegemist tegelike konkurentsiprobleemidega, vaid pooltevaheliste kaubandusvaidlustega. Ilmselt on mõistlik eeldada, et nende kaebustega

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/71/EÜ disainilahenduste õiguskaitse kohta, EÜT L 289, 28.10.1998. Selle muutmise ettepanek on praegu esitatud nõukogule, KOM(2004)582.

¹⁶ Komisjoni neli kohustavat otsust, mis võeti vastu 13. septembril 2007, käsitlesid juhtumeid *Toyota*, *Fiat*, *DaimlerChrysler* ja *Opel* ning need tehti komisjoni algatusel toimunud uurimise tulemusel, samas kui komisjoni 5. oktoobri 2005. aasta keelav otsus *Peugeot'* juhtumis põhines enne grupierandi määruse jõustumist esitatud kaebusel.

¹⁷ Vt 2006. aasta märtsis avaldatud pressiteated IP/06/302 – 303 *GM* ja *BMW* kohta, ning 20. jaanuari 2003. aasta pressiteade IP/03/80 *Audi* kohta.

tegelemine on nõudnud komisjonilt vahendeid, mida oleks saanud tulemuslikumalt kasutada tarbijate heaolu selgelt kahjustavate konkurentsivastaste tegevuste tuvastamiseks ja uurimiseks. Liikmesriigiti on arvud enam-vähem võrreldaval tasemel. Kui liikmesriikide konkurentsiasutustele esitati kokku umbes 340 kaebust, siis vaid seitsmel juhul suudeti konkurentsieeskirju asuda rakendada ning tehti ka määruse nr 1/2003 artikli 11 lõikes 4 sätestatud otsus.

Teiseks tuleb märkida, et kehtivate sektoripõhiste eeskirjade keerukus on kaasa toonud nende erineva tõlgendamise reaalse ohu liikmesriikide kohtutes, ning ühel juhul on komisjon pidanud astuma menetlusse kolmanda isikuna määruse nr 1/2003 artikli 15 lõike 3 tähenduses¹⁸. Seega on tõenäoline, et mõjupõhisemad ja lihtsamad normid tagaksid paremini ühenduse konkurentsieeskirjade ühetaolise kohaldamise terves ELis.

Kolmandaks leitakse, et vähem formaalsusi tähendaks suuremat õiguskindlust sektori ettevõtjate jaoks. Meenutagem, et hoolimata selgitava brošüüri avaldamiseks ning korduma kippuvate küsimuste koostamiseks tehtud märkimisväärsetest jõupingutustest, on sidusrühmad kogu vaadeldava perioodi vältel palunud komisjonilt sageli abi küsimustes, mis üldjuhul ei ole sugugi seotud kokkulepete võimaliku mõjuga turgudele, vaid käsitlesid konkreetsete lepingusätete tõlgendamist. Veelgi olulisem on, et autode turustamise sektorit käsitlevate Euroopa Kohtule esitatud eelotsusetaotluste arv näib osutavat liiga üksikasjalikust ja formaalsest lähenemisviisist põhjustatud vähesele õiguskindlusele. Ajavahemikus 1. jaanuarist 2003 kuni 31. detsembrini 2007 tegi Euroopa Kohus konkurentsieeskirjade rikkumise asjus kolmteist otsust, millest neli käsitlesid grupierandi sätete tõlgendamist seoses lepingu lõpetamise tingimustega mootorsõidukite sektoris. See moodustab 80 % kõigist vertikaalsete turustuslepingutega seotud otsustest vaadeldaval ajavahemikul¹⁹.

Neljandaks tundub tõenäoline, et enam mõjupõhine ja paindlikum lähenemisviis aitaks turuosaliste jaoks vähendada ka õigusaktide täitmisega seotud kulusid²⁰. Pole kahtlust, et pärast 2002. aastat täheldatud rõhuasetuse jõuline nihkumine kvaliteedinõuetele oli teataval määral tingitud ka üleminekust ainuõiguslikkuse ja valikulisuse elementidega süsteemilt märksa avatumale süsteemile. Sellega seoses on märkimisväärne, et peaaegu kõik komisjoni küsimustikule vastanud liikmesriikide turustajate organisatsioonid leidsid, et grupierandi määruse jõustumisega kaasnesid olulised muutused lepinguliste nõuete vallas ning mõned hindasid sellega seonduvate kulude kasvu ligikaudu 20 % le. Kuid kõnealuse õigusliku muudatusega kaasnes hulk tingimusi ja raskekujulisi piiranguid sisaldavate lepingusätete pikk loetelu, mis teatavatel juhtudel ei toonud kaasa turul valitsevate konkurentsitingimuste oodatud paranemist. See on eriti ilmne

¹⁸ Selleks, et tagada asutamislepingu artikli 81 ühetaoline kohaldamine, esitas komisjon kirjalikud märkused kohtule *Cour d'Appel de Paris* seoses *Garage Grémeau / Daimler Chrysler France* asjaga, RG 05/17909.

¹⁹ Kolm otsust neljast käsitlesid lepingu lõpetamist üheaastase etteteatamisega võrgustiku väidetava ümberkorraldamise tõttu, neljanda kohtuasja puhul aga sooviti selgitust määruse artikli 3 lõikele 6 seoses vahekohtumenetluse rolliga lepingu lõpetamise korral – kohtuasi C-125/05: *Vulcan Silkeborg v. Skandinavisk Motor*, 7.9.2006; liidetud kohtuasjad C-376/05 ja C-377/05: *Brünsteiner, Hilgert v. BMW*, 30.11.2006; kohtuasi C-273/06: *Auto Peter Petschenig v. Toyota Frey*, 26.1.2007; kohtuasi C-421/05: *City Motors Groep v. Citroen Belux*, 18.1.2007.

²⁰ Hispaania piirkondlik 20. juuni 2007. aasta turustajate ühendus leiab, et pärast mootorsõidukite grupierandi määruse kehtestamist kasvasid kulud rangemate nõuete kehtestamise tõttu 20 % võrra; vastus komisjoni küsimustiku HT1021-ADL-026 küsimusele 2.13.

remonditeenuste alltöövõtukokkulepete edendamiseks kehtestatud õiguslike piirangute, täiendavate müügi- ja tarnekohtade avamise vabaduse ja mõningal määral ka mitme sõidukimargi müümise puhul. Seetõttu võiks arvata, et grupierandi määruse ülearuste õiguslike piirangute kaotamisega enam mõjupõhise käsitluse rakendamise teel võiksid pooled sõlmida tarbijatele kasutoovaid, kulutõhusamaid kokkuleppeid.

Seetõttu leiab komisjon käesolevas etapis, et paindlikum õiguskord, mis tugineks enam praegu määruses nr 2790/1999 kajastuvatele vertikaalsetele piirangutele kohaldatavatele üldpõhimõtetele, oleks taganud turul valitsevale konkurentsile samaväärse kaitse, kusjuures ettevõtjate jaoks oleksid õigusaktide täitmisega seotud kulud olnud väiksemad ning konkurentsiasutuste jaoks oleks õigusaktide rakendamise süsteem olnud tõhusam.

V. EDASISED SAMMUD

Käesolev aruanne piirdub komisjoni esialgsete seisukohtadega määruse nr 1400/2002 toimimise kohta ning ei osuta kuidagi sellele, missuguseks võiks kujuneda komisjoni lõplik otsus õigusakti läbivaatamise tulemuste kohta. Aruanne on esimene samm igakülgse konsultatsiooniprotsessi raames, millest kutsutakse osa võtma kõiki sidusrühmi.

Algavate konsultatsioonide tulemusi arvesse võttes hindab komisjon õiguslike lahenduste võimalikke positiivseid ja negatiivseid mõjusid. Mõjuhinnangu avaldamisega samaaegselt algab üldise grupierandi määruse nr 2790/1999 läbivaatamine. Kui selle protsessi käigus peaks komisjon jõudma seisukohale, et kogu mootorsõidukisektorit võiks adekvaatselt hõlmata vertikaalsete piirangute üldise õiguskorraga, antakse kõigile sidusrühmadele piisavalt aega, et tagada nende probleemide analüüsimine edaspidises õigusloomemenetluses.

Selleks, et leida tulevase õiguskorra seisukohast parim lahendus, kutsub komisjon kolmandaid isikuid üles esitama märkusi käesoleva aruande järelduste kohta.

Palun saatke oma tähelepanekud 31. juuliks 2008

elektronipostiga alljärgnevale aadressile:

Comp-e2-mail@ec.europa.eu

postiga alljärgnevale aadressile:

European Commission
Office: J 70 - 01/128
Directorate-General for Competition
B-1049 Brussels
Belgium

Käesolev aruanne on kõigis ühenduse keeltes kättesaadav ka Internetis alljärgneval aadressil:

Konfidentsiaalsus: kui te ei soovi oma märkuste avalikustamist kolmandatele isikutele, siis palun märkige see sõnaselgelt ära.