



## BIEŽI UZDOTIE JAUTĀJUMI PAR ES PRETMONOPOLA NOTEIKUMU PIEMĒROJUMU MEHĀNISKO TRANSPORTLĪDZEKĻU JOMĀ

2012. gada 27. augusts

Kopš Komisija pieņēma jauno Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulu<sup>1</sup> un Papildu pamatnostādnes<sup>2</sup>, tās dienesti ir saņēmuši vairākus jautājumus par to, kā piemērot jauno regulējumu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanu un remontu un mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatīšanu. Biežāk uzdotie jautājumi, kā arī tie, kas varētu būt aktuāli plašākam lokam, ir apkopoti turpmāk kopā ar atbildēm un paskaidrojumiem.

Šie bieži uzdotie jautājumi ir kā papildinājums publicētajām Papildu pamatnostādnēm un neaizstāj tās. Sniegto atbilžu mērķis ir palīdzēt nozares uzņēmumiem un indivīdiem, kā arī praktizējošiem juristiem izprast, kā Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāts pieiet konkrētiem jautājumiem, kas skar mehānisko transportlīdzekļu tirgus<sup>3</sup>. Uz bieži uzdotajiem jautājumiem sniegtās atbildes nav uzskatāmas par tiesību normām un neskar Eiropas Savienības tiesu sniegto Līguma par Eiropas Savienības darbību (“LESD”) 101. un 102. panta interpretāciju. Visbeidzot, bieži uzdotie jautājumi neskar to, kā Komisija piemēro 101. un 102. pantu atsevišķas lietas konkrētajiem apstākļiem.

---

<sup>1</sup> Komisijas 2010. gada 27. maija Regula (ES) Nr. 461/2010 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē. *Oficiālais Vēstnesis* L 129, 28.5.2010., 52. lpp., skatīt <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:LV:PDF>.

<sup>2</sup> Papildu pamatnostādnes par vertikālajiem ierobežojumiem nolīgumos par mehānisko transportlīdzekļu pārdošanu un remontu, un par mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatīšanu. *Oficiālais Vēstnesis* C 138, 28.5.2010., 16. lpp., skatīt <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:LV:PDF>.

<sup>3</sup> Bieži uzdotie jautājumi attiecas uz noteiktiem ierobežojumiem mehānisko transportlīdzekļu nozarē, kuri zināmos apstākļos var nozīmēt, ka ar transportlīdzekļa ražotāja un tā pilnvaroto tirgotāju vai remontētāju (vai, iespējams, rezerves daļu, remonta instrumentu, diagnostikas vai cita aprīkojuma vai mehānisko transportlīdzekļu sākotnējai montāžai paredzēto komplektējošo daļu piegādātāju) nolīgumu tiek pārkāpti ES konkurences noteikumi. Pārkāpums parasti ir konstatējams, ja 1) attiecīgais ierobežojums var izraisīt vai pastiprināt ar konkurenci nesaderīgu ietekmi, ko rada nolīgumi starp transportlīdzekļu piegādātāju un tā tirgotājiem vai pilnvarotajiem remontētājiem un rezerves daļu izplatītājiem, kā rezultātā uz tiem attiecas LESD 101. panta 1. punkts; 2) uz konkrētajiem nolīgumiem, visticamāk, nevar attiecināt grupu atbrīvojumu, jo piegādātāja tirgus daļa ir pārāk liela; un 3) iem nolīgumiem, visticamāk, nevar piemērot individuālu izņēmumu, kas paredzēts LESD 101. panta 3. punktā. Dažos gadījumos rīcība, kas aprakstīta bieži uzdotajos jautājumos, var tikt atzīta par uzņēmuma dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, kas ir LESD 102. pantā noteiktā aizlieguma pārkāpums. Visbeidzot, bieži uzdotajos jautājumos aprakstīta arī rīcība un nolīgumi, kuri, visticamāk, nepārkāpj ES konkurences noteikumus. Jebkurā gadījumā minēto noteikumu piemērošana ir jāvērtē katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā konkrētos faktiskos un juridiskos apstākļus.

Bieži uzdotie jautājumi ir sagrupēti pa vairākām vispārīgām tēmām: garantiju izpilde, pakalpojumi saskaņā ar izpirkumnomas līgumiem, rezerves daļu piegāde, instrumentu lietošana/iegāde, tehniskās informācijas pieejamība un pievienotās pilnvaroto remontētāju tīkliem.

## **GARANTIJAS**

Papildu pamatnostādņēs ir noteikts vispārīgais princips, ka, lai uz kvalitatīvas selektīvās izplatīšanas nolīgumiem varētu attiecināt atbrīvojumu saskaņā ar ES konkurences noteikumiem, transportlīdzekļa ražotāja garantija nedrīkst būt atkarīga no tā, ka remontdarbus un apkopi, uz kuriem garantija neattiecas, tiešais patērētājs veic vienīgi transportlīdzekļa ražotāja pilnvaroto remontētāju tīklā<sup>4</sup>. Līdzīgā veidā garantijas nosacījumi nedrīkst prasīt, ka, nomainot rezerves daļas gadījumos, ko nesedz garantija, jāizmanto transportlīdzekļa ražotāja markas rezerves daļas. Šie divi ierobežojumu veidi, kas turpmāk šajos bieži uzdotajos jautājumos apzīmēti kā attiecīgi apkalpošanas un rezerves daļu ierobežojumi, var nozīmēt, ka ar transportlīdzekļa ražotāja un tā pilnvaroto tirgotāju vai remontētāju nolīgumu tiek pārkāpti ES konkurences noteikumi. Šā vispārīgā principa pamatojums ir tāds, ka minētā rīcība var izslēgt neatkarīgos remontētājus vai izskaust rezerves daļu ražošanas un izplatīšanas alternatīvas, galu galā ietekmējot cenu, kas patērētājiem jāmaksā par remonta un tehniskās apkopes pakalpojumiem.

Ir uzdoti vairāki jautājumi par šā vispārīgā principa piemērošanas jomu un tā piemērojamību konkrētos apstākļos. Jautājumi ir uzdoti arī par to, vai patērētājam drīkst liegt izmantot garantiju attiecībā uz transportlīdzekli, ko patērētājs iegādājies no citas ES dalībvalsts pilnvarotā tirgotāja.

Turpmāk sniegtās atbildes neskar valsts līmeņa patērētāju tiesību aizsardzības normu piemērošanu, ar kurām var būt paredzēti īpaši pienākumi un īpašas tiesības. Atbildes neattiecas arī uz “devīgajiem” piedāvājumiem – ja transportlīdzekļa piegādātājs<sup>5</sup> nosaka, ka tā tirgotājiem atsevišķi defekti jānovērš bez maksas arī pēc garantijas perioda beigām.

### **1. Vai apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumu novērtējums ir atkarīgs no tā, vai tie ir noteikti pirkuma līgumā vai arī apkopju vai garantijas grāmatiņā<sup>6</sup>?**

Nē. Praksē apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumi var būt ietverti nevis pirkuma līgumā, bet citā dokumentā, piemēram, apkopju vai garantijas grāmatiņā. Šo ierobežojumu novērtējums principā ir tāds pats neatkarīgi no dokumenta, kurā tie ietverti.

---

<sup>4</sup> Skatīt Papildu pamatnostādņu 69. punktu (atsauce 2. zemsivītras piezīmē).

<sup>5</sup> Ar terminu “transportlīdzekļu piegādātājs” šajā dokumentā parasti apzīmēts transportlīdzekļu ražotājs, bet attiecīgā kontekstā tas var ietvert arī citas tirgus dalībnieku kategorijas, piemēram, importētājus vai galvenos tirgotājus (attiecībā uz pakārtotajiem tirgotājiem).

<sup>6</sup> 1.–3. jautājumā ir pieņemts, ka pirkuma līguma parakstīšana vai garantijas grāmatiņas nodošana galapatērētājam ir uzskatāma par daļu no ražotāja un tirgotāja nolīguma vai ir saistīta ar to, un līdz ar to var tikt izskatīta saskaņā ar LESD 101. pantu. Šie jautājumi neattiecas uz situāciju, kad tirgotājs ietilpst ražotāja grupā (piemēram, kā ražotāja meitasuzņēmums).

Neatkarīgi no tā, kur ierobežojums ir noteikts, tas, visticamāk, liks patērētājiem domāt, ka garantija zaudēs spēku, ja remontu vai apkopi veiks neatkarīgā servisā vai izmantos citu marķu rezerves daļas. Tas savukārt var izstumt attiecīgos uzņēmumus no tirgus vai izskaust rezerves daļu izplatīšanas alternatīvas.

**2. Vai apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumu novērtējums atšķiras, ja tie ir noteikti pilnvarotā tīkla paplašinātajā garantijā, kas izsniegta transportlīdzekļa pārdošanas brīdī vai īsi pēc tam?**

Nē. Vispārīgā gadījumā tas, ka apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumi ir noteikti nevis transportlīdzekļa piegādātāja garantijā, bet gan pilnvarotā tīkla paplašinātajā garantijā, kas izsniegta transportlīdzekļa pārdošanas brīdī (vai īsi pēc tam), neietekmē šo ierobežojumu novērtējumu.

Tāpat kā transportlīdzekļu ražotāji vai importētāji, arī selektīvā izplatīšanas sistēmā darbojošies tirgotāji un pilnvarotie remontētāji ir nolīgumu tīkla dalībnieki. Ja šie dalībnieki vienojas piedāvāt garantiju sistēmu un attiecīgajās garantijās ir ietverts apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojums, tas var izstumt neatkarīgos remontētājus no tirgus vai izskaust rezerves daļu izplatīšanas alternatīvas. Līdz ar to šāda garantiju shēma var izraisīt vai pastiprināt ar konkurenci nesaderīgu ietekmi, ko rada nolīgumi starp transportlīdzekļu piegādātāju un tā pilnvarotajiem remontētājiem un rezerves daļu izplatītājiem.

**3. Vai apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumu novērtējums atšķiras, ja tie ir noteikti paplašinātajā garantijā, ko transportlīdzekļa piegādātājs (vai pilnvarotais tīkls transportlīdzekļa pārdošanas brīdī vai īsi pēc tam) nodrošina ar trešās personas, piemēram, apdrošinātāja, starpniecību?**

Nē. Tas, ka garantiju, kurā ietverti apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumi, transportlīdzekļa piegādātājs (vai pilnvarotā tīkla dalībnieki transportlīdzekļa pārdošanas brīdī vai īsi pēc tam; skatīt 2. jautājumu) nodrošina ar trešās personas (parasti apdrošinātāja) starpniecību, principā nemaina šo ierobežojumu novērtējumu.

Tas, ka apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumus saturošu paplašināto garantiju nodrošina ar trešās personas starpniecību, nemaina Papildu pamatnostādņu paredzēto analīzi. Izšķirīgais elements ir tas, vai apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojums ir faktors, ko var ietekmēt viens vai vairāki selektīvās izplatīšanas nolīgumu tīkla dalībnieki<sup>7</sup>, un tādējādi vai ierobežojuma īstenošana var izstumt neatkarīgos remontētājus no tirgus vai izskaust rezerves daļu izplatīšanas alternatīvas.

---

<sup>7</sup> Parasti šādi apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumi nerada nekādas priekšrocības apdrošināšanas sabiedrībai.

**4. Vai apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumu novērtējums atšķiras, ja tie ir noteikti “paplašinātajā” garantijā, ko patērētājs iegādājas no pilnvarotā remontētāja vai transportlīdzekļa piegādātāja vairākus gadus pēc transportlīdzekļa iegādes?**

Jā. Ar šādu garantiju vispārīgā gadījumā diez vai tiek pārkāpti ES konkurences noteikumi.

Kad pagājuši vairāki gadi kopš transportlīdzekļa iegādes, pilnvarotājiem tirgotājiem vairs nav tāda līmeņa privilēģētā piekļuve patērētājiem, kāda tā bija īsi pēc pirkuma. Līdz ar to ir mazāk iespējams, ka alternatīvi paplašināto garantiju nodrošinātāji (piemēram, neatkarīgo remontētāju ķēdes un apdrošināšanas sabiedrības) varētu saskarties ar tādiem šķēršļiem, kas tiem liegtu piedāvāt savus produktus transportlīdzekļu īpašniekiem. Ņemot to vērā, maz ticams, ka neatkarīgajiem remontētājiem varētu būtiski tikt ierobežota piekļuve tirgum, pat ja transportlīdzekļu piegādātāju vai to pilnvaroto tīklu izsniegtajās garantijās ir ietverti apkalpošanas vai rezerves daļu ierobežojumi<sup>8</sup>.

**5. Vai patērētājam būtu jābūt iespējai izmantot garantiju attiecībā uz transportlīdzekli, ko patērētājs iegādājies no citas ES dalībvalsts pilnvarotā tirgotāja?**

Jā, kaut arī var būt piemērojami daži ierobežojumi attiecībā uz garantijas darbības jomu.

Ja transportlīdzekļu piegādātāji vai nu nenodrošina garantiju transportlīdzekļiem, ko patērētāji iegādājušies no citu dalībvalstu pilnvarotajiem tirgotājiem, vai saviem pilnvarotajiem remontētājiem ar līgumu neuzliek pienākumu veikt šādu transportlīdzekļu garantijas apkalpošanu, šāda rīcība būtu uzskatāma par tirdzniecības ierobežošanu un attiecīgie selektīvās izplatīšanas nolīgumi, visticamāk, būtu pretrunā ES konkurences noteikumiem<sup>9</sup>.

Tas pats attiecas uz produktu atsaukšanas rezultātā veikto bezmaksas apkalpošanu vai remontdarbiem<sup>10</sup>. Pieeja paliek tā pati arī tad, ja patērētājs transportlīdzekli ir

<sup>8</sup> Tādējādi maz ticams, ka uz attiecīgajiem selektīvās izplatīšanas nolīgumiem, kuros ietvertas šādas garantijas, attiektos LESD 101. pants.

<sup>9</sup> Šiem nolīgumiem, visticamāk, būtu piemērojams LESD 101. pants. Turklāt maz ticams, ka uz tiem varētu attiekties atbrīvojums saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 330/2010 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām (OV L 102, 23.4.2010., 1.–7. lpp.), jo attiecīgie noteikumi būtu uzskatāmi par pārdošanas ierobežojumu regulas 4. panta b) vai c) apakšpunkta nozīmē; skatīt <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:LV:PDF>. Skatīt arī Pamatnostādņu vertikālo ierobežojumu jomā 50. punktu un jo īpaši 4. zemsvītras piezīmi. OV C 130, 19.5.2010; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:LV:PDF>. Visbeidzot, maz ticams, ka šiem nolīgumiem varētu piemērot izņēmumu, kas paredzēts LESD 101. panta 3. punktā. Skatīt arī Tiesas 1985. gada 10. decembra spriedumu lietā 31/85 *ETA Fabriques d'Ebauches/SA DK Investment* u.c..

<sup>10</sup> Ja transportlīdzekļu ražotāji produktu atsaukšanas ietvaros nenodrošina bezmaksas apkalpošanu vai remontdarbus transportlīdzekļiem, ko patērētāji iegādājušies no citu dalībvalstu pilnvarotajiem tirgotājiem, vai saviem pilnvarotajiem remontētājiem ar līgumu neuzliek pienākumu attiecībā uz šiem transportlīdzekļiem sniegt ar produktu atsaukšanu saistītos pakalpojumus, arī šāda rīcība būtu

iegādājies no pilnvarota starpnieka. Garantijai par transportlīdzekļiem, ko iegādājas no citu dalībvalstu pilnvarotajiem tirgotājiem, turklāt nedrīkstētu piemērot papildu administratīvās procedūras, kas izraisītu remontdarbu aizkavēšanos.

Tomēr jāatzīmē, ka garantijas noteikumi dažādās dalībvalstīs var atšķirties, un transportlīdzekļu piegādātāji parasti, nosakot transportlīdzekļa ieteicamo pārdošanas cenu, ņem vērā konkrēta garantijas noteikumu kopuma ievērošanas izmaksas. Ja transportlīdzekli eksportē, tā piegādātājs likumīgi drīkst piemērot noteikumus, kas paredzēti transportlīdzekļa sākotnējā garantijā, un tādējādi tam nav pienākuma piemērot izdevīgākus garantijas noteikumus, kādi var būt noteikti importa dalībvalstī pārdotajiem transportlīdzekļiem.

Jāatzīmē arī, ka gadījumā, ja patērētājs ir atsevišķi piemaksājis par mobilitātes shēmu, tās darbības joma drīkst aprobežoties ar kādu konkrētu dalībvalsti.

**6. Vai rezerves daļu ierobežojuma novērtējums atšķiras, ja attiecībā uz darbībām, uz kurām garantija neattiecas, transportlīdzekļa ražotājs pieprasa izmantot konkrēta piegādātāja (nevis paša ražotāja markas) rezerves daļas (piemēram, smērvielu)?**

Vispārīgā gadījumā – nē. Ar šādu ierobežojumu, visticamāk, tiek pārkāpti ES konkurences noteikumi.

Tāpat kā rezerves daļu ierobežojums, ar ko par garantijas piemērojamības nosacījumu izvirza prasību izmantot transportlīdzekļa ražotāja markas rezerves daļas, arī rezerves daļu ierobežojums, ar ko pieprasa (nevis vienkārši iesaka) izmantot konkrēta piegādātāja rezerves daļas, var izskaust rezerves daļu izplatīšanas alternatīvas.

Tomēr transportlīdzekļa ražotājs var likumīgi atteikties nodrošināt garantijas izpildi, pamatojoties uz to, ka pastāv cēloņsakarība starp situāciju, kuras dēļ iesniegts attiecīgais prasījums, un alternatīva piegādātāja nodrošinātās rezerves daļas defektu.

## **IZPIRKUMNOMA**

Uzņēmumu savstarpējiem izpirkumnomas līgumiem vispārīgie ES noteikumi vertikālo nolīgumu jomā nav piemērojami<sup>11</sup>. Šie līgumi neietilpst arī Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulas<sup>12</sup> piemērošanas jomā. Savukārt uz izpirkumnomas līgumiem starp uzņēmumiem un privātām personām neattiecas LESD 101. pants.

Neraugoties uz to, bieži ir uzdots nākamais jautājums.

**7. Ja transportlīdzekli izpirkumnomā piedāvā ar transportlīdzekļa piegādātāju saistīts uzņēmums, vai tas drīkst noteikt, ka apkalpošana jāveic**

---

uzskatāma par tirdzniecības ierobežošanu un attiecīgie selektīvās izplatīšanas nolīgumi, visticamāk, būtu pretrunā ES konkurences noteikumiem.

<sup>11</sup> Pamatnostādņu vertikālo ierobežojumu jomā 26. punkts (atsauce 9. zemsvītras piezīmē).

<sup>12</sup> Skatīt regulas 2. pantu.

## **transportlīdzekļa piegādātāja pilnvarotajā tīklā un/vai jāizmanto vienīgi transportlīdzekļa piegādātāja markas rezerves daļas?**

Jā, ja vien (vai tikmēr, kamēr) nav skaidri paredzēts, ka pēc līguma vai izpirkumnomas perioda beigām transportlīdzekļa īpašumtiesības pāries pie izpirkumnomas ņēmēja.

Principā, kamēr vien nav skaidrs, ka transportlīdzekļa īpašumtiesības pāries pie izpirkumnomas ņēmēja, izpirkumnomas uzņēmums būs ieinteresēts uzturēt transportlīdzekļa atlikušo vērtību un tādējādi varēs transportlīdzekli novērtēt augstāk, ja apkope vienmēr būs bijusi veikta pilnvaroto remontētāju tīklā, izmantojot vienīgi transportlīdzekļa piegādātāja markas rezerves daļas.

Turpretī, ja ir skaidrs, ka īpašumtiesības tiks nodotas (vai nu tāpēc, ka tas ir paredzēts līgumā vai piemērojamos tiesību aktos, vai tāpēc, ka izpirkumnomas ņēmējs ir izvēlējies šādu variantu), izpirkumnomas uzņēmums principā nevar pretendēt uz īpašu ieinteresētību uzturēt transportlīdzekļa atlikušo vērtību, kas tam dotu tiesības noteikt izpirkumnomas ņēmējam ierobežojumus saistībā ar neatkarīgu remontētāju pakalpojumu vai alternatīvu rezerves daļu izmantošanu. Šādā gadījumā izpirkumnomas uzņēmums ir tādā pašā situācijā, kādā tas parasti būtu saskaņā ar vienkāršu pirkuma līgumu.

## **REZERVES DAĻAS**

Uz rezerves daļu piegādi attiecas trīs konkrētās nozares stingro ierobežojumu noteikumi, kas paredzēti Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulā<sup>13</sup>. Tomēr bieži ir uzdoti dažādi jautājumi par rezerves daļu piegādi neatkarīgiem un pilnvarotiem remontētājiem.

### **8. Vai transportlīdzekļu piegādātājs drīkst izvirzīt nosacījumu, ka prēmijas vai atlaides par oriģinālajām rezerves daļām<sup>14</sup> piešķir tikai tad, ja tiek iepirktas arī šā piegādātāja rezerves daļas, uz kurām attiecas brīva konkurence?**

Šis jautājums nav risināts ne Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulā, ne Papildu pamatnostādņēs. Zināmos apstākļos šādas nosacītas atlaides var tikt atzītas par dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu un tādējādi pārkāpt ES konkurences noteikumus.

Vairumā gadījumu prēmiju un atlaižu shēmas ir likumīgas un var pat veicināt konkurenci, motivējot remontētāju pārdot vairāk konkrētās markas rezerves daļu. Tomēr jābūt uzmanīgiem ar oriģinālajām rezerves daļām, attiecībā uz kurām transportlīdzekļu piegādātājam ir dominējošs stāvoklis. Ja izvirza nosacījumu, ka prēmijas vai atlaides par šīm rezerves daļām var piešķirt tikai tad, ja remontētājs iepērk arī tās transportlīdzekļu piegādātāja markas rezerves daļas, uz kurām attiecas

<sup>13</sup> Skatīt regulas 5. pantu.

<sup>14</sup> Oriģinālās (*captive*) rezerves daļas ir daļas, kuras ir iespējams iegūt vienīgi no transportlīdzekļu ražotāja vai no tā pilnvarotā tīkla dalībniekiem; skatīt Papildu pamatnostādņu 22. punktu (atsauce 2. zemspītras piezīmē).

brīva konkurence, tas var nozīmēt, ka šis piegādātājs izmanto savu dominējošo stāvokli vienā tirgū, lai ļaunprātīgi gūtu priekšrocības citā tirgū<sup>15</sup>.

**9. Vai transportlīdzekļu piegādātājs saviem pilnvarotajiem remontētājiem drīkst pieprasīt glabāt citu marku rezerves daļas atsevišķi no paša markas rezerves daļām?**

Vispārīgā gadījumā – jā, ja vien tas konkrētajiem remontētājiem pārmērīgi neapgrūtina citu marku rezerves daļu izmantošanu.

Transportlīdzekļu piegādātājam var būt pamatota interese nodrošināt, ka pilnvarotie remontētāji rezerves daļu uzglabāšanā uztur kārtību, jo īsto rezerves daļu ērta pieejamība var ietekmēt patērētāju iespaidu par konkrēto marku. Transportlīdzekļu piegādātājiem turklāt var būt pamatota interese nodrošināt, ka to apmaksātajiem garantijas remonta vai apkopes pakalpojumiem kļūdas pēc netiek izmantotas citu marku rezerves daļas.

Tomēr šādas prasības nedrīkstētu apgrūtināt inventāra kontroli, palielināt nepieciešamo uzglabāšanas platību vai apgrūtināt pieejamību tādā mērā, ka remontētājiem zustu motivācija izmantot citu marku rezerves daļas<sup>16</sup>. Nepamatotu ierobežojumi piemēri varētu būt transportlīdzekļu piegādātāja prasība, lai remontētāji šādas rezerves daļas glabātu atsevišķā telpā vai lai tās netiktu glabātas remontdarbu zonā.

**10. Vai pilnvarots remontētājs var atteikties piegādāt oriģinālās rezerves daļas neatkarīgiem servisiem?**

Vispārīgā gadījumā – jā. Maz ticams, ka ES konkurences noteikumi būtu pārkāpti, ja pilnvarots remontētājs vienpusēji atsakās piegādāt rezerves daļas neatkarīgiem remontētājiem.

Vairumā gadījumu pilnvarotie remontētāji ir ieinteresēti pārdot rezerves daļas neatkarīgiem remontētājiem, jo tādā veidā tie nopelna.

Ja pilnvarotais remontētājs kādā iemesla dēļ vienpusēji nolemj nepārdot oriģinālās rezerves daļas neatkarīgiem remontētājiem, maz ticams, ka tādējādi tiktu pārkāpti ES konkurences noteikumi<sup>17</sup>. Parasti neatkarīgajiem remontētājiem ir iespēja iepirkt oriģinālās rezerves daļas no cita pilnvarotā remontētāja.

<sup>15</sup> Tas tiktu uzskatīts par LESD 102. panta pārkāpumu. Vispārīgas norādes par LESD 102. panta piemērošanu ir atrodamas Komisijas paziņojumā “Norādījumi par Komisijas prioritātēm, piemērojot EK līguma 82. pantu dominējošu uzņēmumu ļaunprātīgai, izslēdzošai rīcībai” (OV C 45, 24.2.2009., 7.–20. lpp.), skatīt <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:LV:PDF>. Skatīt jo īpaši iedaļu par saistīšanu un komplektēšanu.

<sup>16</sup> Prasības ar šādu ietekmi var tikt atzītas par netiešām nekonkurēšanas saistībām, kuru ietekme jānovērtē saskaņā ar Pamatnostādnēm vertikālo ierobežojumu jomā (atsauce 9. zemsvītras piezīmē).

<sup>17</sup> LESD 101. pants nebūtu piemērojams, jo lēmums nepārdot rezerves daļas neizrietētu no nolīguma. Arī LESD 102. pants vispārīgā gadījumā nebūtu piemērojams, jo maz ticams, ka konkrētajam remontētājam būtu dominējošs stāvoklis tirgū.

Tomēr, ja selektīvas izplatīšanas sistēmas dalībnieki savstarpēji vienotos oriģinālās rezerves daļas nepārdot neatkarīgiem remontētājiem, šāds nolīgums, visticamāk, būtu ar konkurenci nesaderīgs<sup>18</sup>.

**11. Kādos gadījumos transportlīdzekļu piegādātājam būtu pienākums nodrošināt rezerves daļu tiešu piegādi neatkarīgiem remontētājiem?**

Ja neatkarīgiem remontētājiem būtu vispārēji apgrūtināta iespēja iegūt oriģinālās rezerves daļas no to pilnvarotajiem izplatītājiem, transportlīdzekļu piegādātāja atteikšanās nodrošināt šādu rezerves daļu tiešu piegādi varētu tikt atzīta par ES konkurences noteikumu pārkāpumu.

Transportlīdzekļu piegādātāji saviem pilnvarotajiem remontētājiem nodrošina visas savu marku transportlīdzekļu remontdarbiem un apkopei vajadzīgās rezerves daļas, un ir vienīgie uzņēmumi, kas spēj remontētājiem un izplatītājiem nodrošināt noteiktas rezerves daļas. Ja neatkarīgie remontētāji šīs oriģinālās rezerves daļas nevar iepirkt no pilnvarotajiem izplatītājiem un transportlīdzekļu piegādātājs atsakās nodrošināt neatkarīgiem remontētājiem tiešu piegādi, var saasināties iespējamā negatīvā ietekme, ko rada piegādātāja nolīgumi ar pilnvarotajiem remontētājiem un/vai rezerves daļu izplatītājiem<sup>19</sup>. Konkrētāk, oriģinālo rezerves daļu nepieejamība var izraisīt neatkarīgo uzņēmumu tirgus pozīcijas vājināšanos un galu galā kaitēt patērētāju interesēm.

**12. Vai transportlīdzekļu piegādātājs var sava pilnvarotā rezerves daļu izplatīšanas tīkla dalībniekam liegt pārdot rezerves daļas neatkarīgiem remontētājiem, kas par aģentiem izmanto neatkarīgus rezerves daļu izplatītājus?**

Vispārīgā gadījumā – nē. Ja pilnvarotais rezerves daļu izplatītājs vienpusēji nolemj nepārdot rezerves daļas neatkarīgiem remontētājiem, kuri izmanto aģentus, ES konkurences noteikumi nebūtu pārkāpti. Tomēr, ja transportlīdzekļu piegādātājs saviem izplatītājiem pieprasītu nepārdot rezerves daļas, izmantojot aģentus, ar attiecīgajiem izplatīšanas nolīgumiem, visticamāk, būtu pārkāpti ES konkurences noteikumi.

Vairums transportlīdzekļu piegādātāju rezerves daļu pārdošanai izmanto kvalitatīvas selektīvās izplatīšanas sistēmas. Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulas kontekstā neatkarīgie remontētāji ir uzskatāmi par rezerves daļu galapatērētājiem<sup>20</sup>. Ja transportlīdzekļu piegādātājs liedz saviem selektīvās sistēmas izplatītājiem pārdot rezerves daļas šādiem remontētājiem, kas izmanto aģentu

<sup>18</sup> Šādam nolīgumam, visticamāk, būtu piemērojams LESD 101. pants. Jāatzīmē arī, ka gadījumā, ja piegādātājs ir ierobežojis pilnvaroto remontētāju tīkla dalībnieku iespējas pārdot rezerves daļas neatkarīgiem remontētājiem, tas ir stingrais ierobežojums (skatīt Regulas Nr. 461/2010 5. panta a) apakšpunktu, atsauce 1. zemsvītras piezīmē) un tādējādi arī uz to, visticamāk, attiektos LESD 101. pants.

<sup>19</sup> Tādējādi uz šiem nolīgumiem attiektos LESD 101. pants. Noteiktos apstākļos, ja attiecīgās rezerves daļas nevar iegūt no pilnvarotajiem rezerves daļu izplatītājiem, atteikšanās nodrošināt šīs rezerves daļas var tikt kvalificēta kā LESD 102. panta pārkāpums.

<sup>20</sup> Regulas 5. panta a) apakšpunkts (atsauce 1. zemsvītras piezīmē).



pakalpojumus, šī rīcība būtu uzskatāma par pasīvās tirdzniecības ierobežošanu, kas negatīvi ietekmē konkurenci.

Aģenti principā ir uzskatāmi par līgumslēdzējas puses paplašinājumu. Tomēr, lai pircējs būtu uzskatāms par aģentu, tam ir jābūt saņēmušam rīkojumu iegādāties noteiktu pasūtījumu un tas nedrīkst tirgot rezerves daļas, ko tas ir iegādājies no selektīvās izplatīšanas sistēmas dalībniekiem. Transportlīdzekļu piegādātājs šīs sistēmas dalībniekiem var likumīgi prasīt, lai rezerves daļas netiktu pārdotas uzņēmumiem, kas tās plāno pārdot tālāk.

## **ELEKTRONISKIE INSTRUMENTI**

Tirgū ir divu kategoriju elektroniskie diagnostikas un remonta instrumenti: konkrētajai markai paredzēti instrumenti, ko ražo trešās personas, bet tirgo transportlīdzekļu piegādātāji, un citi instrumenti, kas izmantojami vairāku marku transportlīdzekļu remontam. Jautājumi ir uzdoti par abām kategorijām.

### **13. Vai nolīgumos starp transportlīdzekļu piegādātāju un tā pilnvaroto remontētāju tīkla dalībniekiem drīkst noteikt, ka šiem dalībniekiem transportlīdzekļu remontam, apkalpošanai un tehniskajai apkopei ir jāizmanto konkrēti elektroniskie diagnostikas un remonta instrumenti vai iekārtas, pat ja līdzvērtīgi instrumenti vai iekārtas ir pieejami no citiem avotiem?**

Vispārīgā gadījumā – jā. Ar šādu ierobežojumu diez vai tiek pārkāpti ES konkurences noteikumi<sup>21</sup>.

Ja transportlīdzekļu ražotājs ar instrumentu ražotāju vienojas, ka viss tā pilnvaroto remontētāju tīkls izmantos konkrētus vienādus instrumentus, ir iespējami apjomradīti ietaupījumi. Turklāt, lietojot vienādus instrumentus, var būt vieglāk rast kopīgus risinājumus tehniskām problēmām. Arī apmācība ir vieglāk organizējama, ja visi mehāniķi lieto vienādus instrumentus. Tādējādi vairumā gadījumu prasība, ka pilnvarotajam remontētājam ir jābūt konkrētiem instrumentiem, visticamāk, būs uzskatāma par pieņemamu kvalitatīvu kritēriju<sup>22</sup>.

### **14. Vai Papildu pamatnostādnēs ietvertās norādes par tehniskās informācijas pieejamību attiecas arī uz instrumentu ražotājiem, kuri vēlas piekļūt šai informācijai, lai ražotu vairākām markām izmantojamus remonta instrumentus?**

Nē. Lai noteiktu, vai tehniskās informācijas neizpaušana var tikt uzskatīta par ES konkurences noteikumu pārkāpumu, Papildu pamatnostādnēs ir paredzēts nošķīrums starp tehnisko informāciju, kas tiks izmantota mehānisko transportlīdzekļu remonta

<sup>21</sup> Papildu pamatnostādnēs (atsauce 2. zemsvītras piezīmē) ir sniegti skaidrojumi par instrumentu ražotāju un transportlīdzekļu piegādātāju attiecībām. Skatīt jo īpaši 23. un 24. punktu.

<sup>22</sup> Līdz ar to uz ražotāja un remontētāja nolīgumu, kurā ietverts šis ierobežojums, LESD 101. panta 1. punkts neattiektos.

un tehniskās apkopes vajadzībām, un tehnisko informāciju, ko izmanto citiem mērķiem, piemēram, instrumentu ražošanai<sup>23</sup>.

Attiecībā uz tehniskās informācijas un instrumentu pieejamību neatkarīgajiem remontētājiem Papildu pamatnostādņu mērķis ir novērst, ka transportlīdzekļu ražotāji diskriminē neatkarīgos remontētājus salīdzinājumā ar saviem pilnvarotajiem remontētājiem attiecībā uz piekļuvi būtiski svarīgiem resursiem, kas ir pilnīgā transportlīdzekļu ražotāja kontrolē un nav pieejami no citiem avotiem<sup>24</sup>. Tādējādi Papildu pamatnostādņu mērķis ir nodrošināt, ka konkrētās markas remonta instrumenti neatkarīgajiem remontētājiem ir pieejami ar tādiem pašiem noteikumiem kā pilnvaroto remontētāju tīkla dalībniekiem.

Uz transportlīdzekļu ražotāja un instrumentu ražotāja nolīgumiem un to novērtējumu attiecas vispārīgie ES konkurences noteikumi<sup>25</sup>.

## **TEHNISKĀS INFORMĀCIJAS PIEEJAMĪBA**

Neraugoties uz Papildu pamatnostādņu plašajiem skaidrojumiem par šo tēmu<sup>26</sup>, gan Komisijai, gan valstu konkurences iestādēm ir uzdoti jautājumi par drošību, cenām un specifisko problēmu saistībā ar transportlīdzekļu apkopes vēsturi.

### **15. Vai transportlīdzekļu ražotājs var atteikties nodrošināt piekļuvi tehniskajai informācijai neatkarīgajiem uzņēmumiem, pamatojoties uz drošības iemesliem?**

Vispārīgā gadījumā atbilde ir “nē”, pieņemot, ka transportlīdzekļu ražotājs parasti ir vienīgais avots, no kura var iegūt izsmeļošu tehnisko informāciju par tā dažādo marku transportlīdzekļiem (un tādējādi uz tā nolīgumiem par šīs informācijas nodrošināšanu nevar attiecināt Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulā paredzēto atbrīvojumu). Attiecīgi, ja runa ir par monopolstāvokli (vai tam pielīdzināmu stāvokli), pilnīgs atteikums nodrošināt tehnisko informāciju it kā drošības iemeslu dēļ vispārīgā gadījumā netiks uzskatīts par saderīgu ar ES konkurences noteikumiem.

Principā transportlīdzekļu ražotājiem, ja tie ir konkrētas tehniskās informācijas vienīgais avots, ir pienākums nodrošināt šo informāciju. Šīs informācijas nesniegšanu var attaisnot ar drošības iemesliem vienīgi izņēmuma gadījumā<sup>27</sup>. Konkrētos gadījumos būtu jāapsver turpmāk minētie faktori.

<sup>23</sup> Skatīt Papildu pamatnostādņu 65. punktu un jo īpaši tā d) apakšpunktu (atsauce 2. zemsvītras piezīmē).

<sup>24</sup> Šajā gadījumā uz nolīgumiem ar pilnvarotajiem remontētājiem attiektos LESD 101. pants.

<sup>25</sup> Tādējādi transportlīdzekļu piegādātājam un instrumentu ražotājam savi nolīgumi jāizvērtē saskaņā ar LESD 101. un 102. pantu un, konkrētāk, saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 330/2010 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām (atsauce 9. zemsvītras piezīmē).

<sup>26</sup> Skatīt jo īpaši Papildu pamatnostādņu 62. un turpmākos punktus (atsauce 2. zemsvītras piezīmē).

<sup>27</sup> Kā skaidrots Papildu pamatnostādņēs, nesniedzot tehnisko informāciju, nolīgumiem starp transportlīdzekļu piegādātājiem un to pilnvarotajiem remontētājiem var būt piemērojams LESD 101. pants. Skatīt jo īpaši Papildu pamatnostādņu 63. punktu (atsauce 2. zemsvītras piezīmē). Tomēr atsevišķos gadījumos transportlīdzekļu piegādātāji var uzskatīt, ka, pat ja konkrēta informācija netiek

### *Attiecīgās informācijas veids*

Neatkarīgie servisi parasti pārziņa sistēmas, kas ietekmē drošību (ieskaitot riepas, stūri, bremzes un amortizatorus), un pieredze rāda, ka tie ar šīm sistēmām strādā bez jebkādam negatīvām sekām drošības ziņā. Maz ticams, ka par pamatotiem varētu atzīt ierobežojumus, kas ietekmē šīm sistēmām paredzētu rezerves daļu nodrošināšanu, pamatojoties uz drošības iemesliem<sup>28</sup>.

### *Mazāk ierobežojošu aizsardzības veidu iespējas*

*Personu drošība:* Ja ir nepieciešams ierobežot piekļuvi ar drošību saistītai rezerves daļai, ar kuru neatkarīgajiem remontētājiem diez vai ir pieredze, piemēram, attiecībā uz konkrētam modelim izmantotu augstsprieguma elektrosistēmu vai oglekļa šķiedras virsbūves elementu aizstāšanas metodēm, transportlīdzekļu ražotājam vēlāmā rezultāta sasniegšanai būtu jāizvēlas pieeja ar vismazākajiem ierobežojumiem. Piemēram, neatkarīgajiem remontētājiem varētu pieprasīt, lai tie iziet apmācību par konkrēto sistēmu vai metodi. Ja transportlīdzekļu ražotājs vai tā vārdā nolīgts uzņēmums nodrošina šādu apmācību, neatkarīgajam remontētājam nedrīkstētu prasīt iziet plašāku apmācību nekā nepieciešams, lai tas spētu strādāt ar konkrēto sistēmu vai apgūt metodi, attiecībā uz kuru ir piesaukts uzņēmums.

*Mantas drošība:* Attiecībā uz informāciju, kas saistīta ar mantas drošību, kā piemērotu un mazāk ierobežojošu aizsardzības līdzekli bieži vien var izmantot sodāmības pārbaudi.

## **16. Vai transportlīdzekļu ražotājs drīkst noteikt atlaides vai kompensācijas par tehnisko informāciju, ja pilnvarotais remontētājs noteiktā apjomā iepērk transportlīdzekļu ražotāja markas rezerves daļas vai instrumentus?**

Šis jautājums nav risināts ne Grupu atbrīvojuma regulā, ne Papildu pamatnostādņēs. Zināmos apstākļos šāda rīcība var tikt atzīta par dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu un tādējādi pārkāpt ES konkurences noteikumus.

Transportlīdzekļu ražotājs parasti ir vienīgais avots, no kura var iegūt izsmeļošu tehnisko informāciju par tā dažādo marku transportlīdzekļiem. Ja atlaides vai kompensācijas par tehnisko informāciju piešķir ar nosacījumu, ka remontētājs noteiktā apjomā iepērk konkrētās markas rezerves daļas vai instrumentus, tas var nozīmēt, ka transportlīdzekļu ražotājs izmanto savu dominējošo stāvokli vienā tirgū, lai ļaunprātīgi gūtu priekšrocības citā tirgū<sup>29</sup>.

## **17. Vai neatkarīgajam remontētājam drīkst liegt piekļuvi vai atjaunināšanas tiesības transportlīdzekļa apkopes drukātajai vai elektroniskajai vēsturei?**

---

izpausta, uz to nolīgumiem var attiecināt LESD 101. panta 3. punktā paredzēto izņēmumu. Tomēr tas diez vai būtu iespējams, ja runa ir par monopolstāvokli (vai tam pielīdzināmu stāvokli).

<sup>28</sup> Līdz ar to maz ticams, ka uz šādu rīcību būtu attiecināms LESD 101. panta 3. punktā paredzētais izņēmums.

<sup>29</sup> Vispārīgas norādes par LESD 102. panta piemērošanu ir atrodamas Komisijas paziņojumā "Norādījumi par Komisijas prioritātēm, piemērojot EK līguma 82. pantu dominējošu uzņēmumu ļaunprātīgai, izslēdzošai rīcībai" (atsauce 15. zemsvītras piezīmē).

Nē, jo transportlīdzekļa piegādātājs un/vai tā pilnvarotie remontētāji parasti ir vienīgais avots, no kura var iegūt izsmelšu konkrētās markas transportlīdzekļa apkopes vēsturi. Atsakoties nodrošināt piekļuvi apkopes vēsturei, ar transportlīdzekļa piegādātāja un tā pilnvaroto remontētāju nolīgumiem, visticamāk, tiktu pārkāpti ES konkurences noteikumi.

Papildu pamatnostādņu piemērošanas kontekstā apkopes un remontu vēsture neatkarīgi no formas ir uzskatāma par tehnisko informāciju. Remontētājam principā ir jāspēj piekļūt šai vēsturei, lai varētu noteikt darbus, kas jāveic, un atjaunināt apkopes plānu.

Nepilnīga apkopes un remontu vēsture var samazināt transportlīdzekļa atlikušo vērtību un apgrūtināt iespēju pierādīt, ka ir ievēroti garantijas noteikumi. Ja neatkarīgajiem remontētājiem nebūtu iespējams atjaunināt apkopes vēsturi, patērētāji, visticamāk, atturētos izmantot to pakalpojumus, un līdz ar to šiem remontētājiem būtu liegta piekļuve ievērojamam tirgus segmentam.

## **PIEVENOŠANĀS PILNVAROTAJAM TĪKLAM**

Papildu pamatnostādņēs ir noteikts princips, ka tad, ja nav piemērojams Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulā paredzētais atbrīvojums<sup>30</sup>, pilnvaroto remontētāju tīklā principā jāļauj iestāties jebkuram uzņēmumam, kas atbilst attiecīgajiem kvalitatīvajiem kritērijiem<sup>31</sup>. Tomēr ir radies jautājums par to, vai attiecībā uz dažiem pievienošanās nosacījumiem nebūtu jāuzskata, ka tie pēc būtības nav kvalitatīvi (un tāpat ir uzskatāmi par kvantitatīviem kritērijiem)<sup>32</sup>.

### **18. Vai transportlīdzekļu piegādātājs drīkst liegt pievienoties tā pilnvaroto remontētāju tīklam, pamatojoties uz to, ka attiecīgais remontētājs jau ir pilnvarots remontēt konkurējoša transportlīdzekļu piegādātāja markas transportlīdzekļus?**

Vispārīgā gadījumā atbilde ir “nē”, ja runa ir par nolīgumiem, kuriem nav piemērojams Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulā paredzētais atbrīvojums. Ar šādiem nolīgumiem, visticamāk, tiktu pārkāpti ES konkurences noteikumi.

Lielajā vairumā gadījumu transportlīdzekļu piegādātāji savu pilnvaroto remontētāju atlasei izmanto kvalitatīvus kritērijus<sup>33</sup>. Līdz ar to rodas jautājums par to, vai prasība, ka remontētājs nedrīkst būt pilnvarots remontēt cita piegādātāja marku transportlīdzekļus, ir pieļaujams kvalitatīvs kritērijs. Lai to noteiktu, ir jāizvērtē, vai

<sup>30</sup> Vairumā gadījumu automobiļu ražotāju pilnvaroto remontētāju tīkli pārsniedz tirgus daļas robežlielumu, kas ir 30 % no konkrētā(-ajiem) tirgus(-iem).

<sup>31</sup> Skatīt jo īpaši Papildu pamatnostādņu 70. un 71. punktu (atsauce 2. zemspītras piezīmē).

<sup>32</sup> Grupu atbrīvojums uz selektīvās izplatīšanas nolīgumiem attiecas, ja dalībnieku tirgus daļa nepārsniedz 30 % un ir ievēroti regulā paredzētie nosacījumi; skatīt Papildu pamatnostādņu 46. punktu (atsauce 2. zemspītras piezīmē). Turklāt LESD 101. pants neatkarīgi no dalībnieku tirgus daļas neattiecas uz izplatīšanas nolīgumiem, kuri balstās vienīgi uz kvalitatīviem kritērijiem. Skatīt Papildu pamatnostādņu 43. punktu (atsauce 2. zemspītras piezīmē).

<sup>33</sup> Kā skaidrots 32. zemspītras piezīmē, uz kvalitatīvas selektīvās izplatīšanas nolīgumiem LESD 101. pants principā neattiecas.

šāda prasība ir objektīva un nepieciešama, ņemot vērā pakalpojumu būtību. Parasti vienas markas transportlīdzekļu remonta pakalpojumiem nav raksturīgs nekas tāds, kas prasītu, lai tos veiktu vienīgi uzņēmumi, kuri nav pilnvaroti remontēt citu marku transportlīdzekļus. Līdz ar to šāda prasība vispārīgā gadījumā ir uzskatāma par kritēriju, kas nav kvalitatīvs un var ierobežot konkurenci konkrētajā tirgū, proti, attiecīgās markas remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu tirgū.