

**MOOTORSÕIDUKITE TURUSTAMINE JA TEENINDUS
EUROOPA LIIDUS**

**KOMISJONI MÄÄRUS (EÜ) NR 1400/2002, 31. juuli 2002¹,
ASUTAMISLEPINGU ARTIKLI 81 LÕIKE 3 KOHALDAMISE KOHTA
TEATAVAT LIIKI VERTIKAALKOKKULEPETE JA
KOOSKÕLASTATUD TEGEVUSE SUHTES
MOOTORSÕIDUKISEKTORIS**

SELGITAV BROŠÜÜR

Euroopa Komisjon – konkurentsipeadirektoraat

¹ EÜT L 203, 01.08.2002, lk 30.

kättesaadav ka Internetist :

http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

© Euroopa Ühendused, 2002

Paljundamine on lubatud juhul, kui viidatakse allikale.

Eessõna

Mootorsõidukite turustamine ja remont on Euroopa tarbijale äärmiselt huvipakkuvad valdkonnad. Seda sektorit on seostatud eriomaste konkurentsiprobleemidega – eriti seoses tarbijate ühtse turu õigustega osta auto ükskõik millises Euroopa Liidu riigis. Uus määrus 1400/2002, mida käesolevas brošüüris selgitatakse, on mõeldud nende probleemide korrastamiseks ja selles on arvesse võetud mootorsõidukisektori erijooni.

Uus määrus käsitleb ka remondi ja hooldusega ning varuosade tarnimisega seotud küsimusi, sest sõiduki eluajal on nende teenustega seonduvad kulud umbes sama suured kui sõiduki algne ostuhind.

Uus määrus on mõeldud konkurentsi suurendamiseks ja Euroopa tarbijatele konkreetse tulu toomiseks. See avab tee uute turustusviiside, nagu internetimüügi ja erinevate automarkidega kauplemise, laialdasemale kasutamisele. Samuti suureneb konkurents diilerite vahel, märgatavalt lihtsustub uute sõidukite piiriülene ostmine ja paraneb hinnakonkurents. Autoomanike võimalused remondi- ja hoolduskohtade ning varuosade valikul suurenevad.

Käesolev selgitav brošüür, mis on koostatud konkurentsi peadirektoraadi poolt, on mõeldud määrust selgitava õiguslikult mittesiduva juhendina. Selle eesmärgiks on anda erinevatele huvitatud osapooltele, eelkõige tarbijatele, diileritele ja remonditöökodadele, juhtnööre ja teavet. Selline teave on eriti oluline arvestades määrusega sisse viidavaid olulisi muudatusi. Brošüüris on nende osapoolte jaoks eraldi jaod ja selles vastatakse küsimustele, mis tõenäoliselt tekivad. See peaks lugejale lihtsamaks muutma tema vajadustele vastava teabe leidmise.

Konkurentsi peadirektoraat teostab pingsat järelevalvet selle olulise määruse rakendamise üle ja ei kõhkle vajadusel astumast samme tagamaks konkurentsieeskirjadest kinnipidamist ja et määrus Euroopa tarbijatele tulu tooks.

*Philip Lowe
Konkurentsi peadirektor*

Sisukord

| | | |
|----------|---|----|
| 1. | SISSEJUHATUS..... | 7 |
| 2. | BROŠÜÜRI STRUKTUUR..... | 10 |
| 3. | MÄÄRUSE (EÜ) NR 1400/2002 FILOSOOFIA..... | 11 |
| 3.1. | Üldine lähenemine..... | 11 |
| 3.2. | Uue üldise lähenemise tulemus mootorsõidukite turustamise ja teenindamise osas | 12 |
| 4. | MÄÄRUSE SISU | 15 |
| 4.1. | Määruses kasutatud mõisted (artikkel 1)..... | 15 |
| 4.2. | Määruse reguleerimisala (artikkel 2)..... | 15 |
| 4.2.1. | Määruse reguleerimisalasse kuuluvad tooted ja teenused..... | 16 |
| 4.2.2. | Määruse reguleerimisalasse kuuluvad kokkuleppeliigid..... | 18 |
| 4.3. | Kohaldamise üldtingimused (artikkel 3) | 21 |
| 4.3.1. | Turuosa künnised..... | 21 |
| 4.3.2. | Üldtingimused erisätete kohta, mida kokkulepped peavad sisaldama | 24 |
| 4.4. | Raskekujulised piirangud (artikkel 4) | 27 |
| 4.5. | Eritingimused (artikkel 5) | 30 |
| 4.5.1. | Mitme sõidukimargi müümine | 30 |
| 4.5.2. | Valikuliselt turustussüsteemi kuuluvate volitatud turustajate või remonditöökodade asukoht..... | 33 |
| 4.6. | Grupierandi tühistamine (artikkel 6) | 34 |
| 4.7. | Asjaomasel turul määruse kohaldamata jätmine (artikkel 7) | 35 |
| 4.8. | Jõustumine ja üleminekuperiood (artiklid 12 ja 10)..... | 36 |
| 4.9. | Järelevalve- ja hindamisaruanne (artikkel 11)..... | 38 |
| 5. | MÄÄRUSEGA ANTUD ÕIGUSED, KOHUSTUSED JA VÕIMALUSED..... | 39 |
| 5.1. | Tarbijad: tarbijate valikuvõimaluste suurendamine kooskõlas ühtse turu põhimõtetega..... | 39 |
| 5.1.1. | Müük..... | 39 |
| 5.1.2. | Müügijärgne teenindus | 42 |
| 5.2. | Vahendajad | 43 |
| 5.3. | Uute mootorsõidukite volitatud turustajad (brošüüris nimetatakse neid ka diileriteks)..... | 44 |
| 5.3.1. | Uute sõidukite müük diilerite poolt..... | 45 |
| 5.3.1.1. | Uute mootorsõidukite müük tarbijatele vahendaja teenuseid kasutades | 48 |

| | | |
|----------|--|----|
| 5.3.1.2. | Uute sõidukite müük liisingettevõtetele | 48 |
| 5.3.2. | Erinevat marki mootorsõidukite turustamine diileri poolt („multi-branding“) | 49 |
| 5.3.3. | Õigus avada täiendavaid müügikohti („asukoha klausli” keelustamine) | 50 |
| 5.3.4. | Diileri varustamine uute sõidukitega | 53 |
| 5.3.5. | Lepinguküsimustega seotud vaidlused | 53 |
| 5.3.6. | Diileri õigus otsustada remondi- ja hooldusteenuste osutamise üle | 54 |
| 5.3.7. | Kohapealse esinduse või volitatud remonditöökoja üleandmine/müümine | 55 |
| 5.3.8. | Vahenduskokkuleppe lõppemine | 56 |
| 5.4. | Volitatud remonditöökojad | 58 |
| 5.4.1. | Kuidas saada volitatud remonditöökojaks | 59 |
| 5.4.2. | Asukohaklauslite puudumine volitatud remonditöökodade suhtes | 60 |
| 5.4.3. | Varuosad ja volitatud remonditöökoda | 60 |
| 5.4.4. | Konkurentsikeelukohustused volitatud remonditöökodadele | 61 |
| 5.4.5. | Volitatud remonditöökoja üleandmine | 62 |
| 5.5. | Sõltumatud ettevõtjad järelturul | 62 |
| 5.5.1. | Juurdepääs tehnilistele andmetele | 62 |
| 5.5.2. | Sõltumatute ja volitatud remonditöökodade vahetamine | 66 |
| 6. | TURU MÕISTE JA TURUOSA ARVUTAMINE | 67 |
| 6.1. | Turu määratlemise põhimõtted | 67 |
| 6.2. | Näited turuosa mõiste kohta ja turuosa arvutamine | 70 |
| 7. | VARUOSADE TURUSTAMINE JA JUURDEPÄÄS VARUOSADELE | 75 |
| 8. | LISA I – VIITED TÄHTSAMATELE DOKUMENTIDELE SEoses MOOTORSÕIDUKITE TURUSTAMISE KONKURENTSIEESKIRJADEGA EUROOPA LIIDUS | 81 |
| 9. | LISA II – MÄÄRUSE NR 1400/2002 TEKST | 83 |
| 10. | INDEKS | 95 |

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Liidu liikmesriikides turustavad mootorsõidukite ja varuosade tootjad oma tooteid turustajate võrgustike kaudu. Mootorsõidukite osas teatakse neid turustajaid üldiselt diileritena ja nii nimetatakse neid ka käesolevas brošüüris. Mootorsõidukite tootjad ja teised ettevõtjad hoiavad üleval ka volitatud remonditöökodade võrgustikke. Selline turustajate või remonditöökodade võrgustik koosneb sarnaste kokkulepete kogumist tootja ja üksikute turustajate või remonditöökodade vahel. Konkurentsioiguses viidatakse neile kokkulepetele kui vertikaalkokkulepetele, sest tootja ja turustaja või remonditöökoda tegutsevad kumbki tootmis- või turustusahela erinevatel tasanditel.

EÜ asutamislepingu artiklit 81 kohaldatakse kokkulepete suhtes, mis mõjutavad liikmesriikide vahelist kaubandust ja mis takistavad, piiravad või moonutavad konkurentsi. Artikli 81 kohaldamise esimene tingimus on, et kõnealused kokkulepped suudavad märgatavalt mõjutada liikmesriikide vahelist kaubandust. Tavaliselt on see nii, kui võrgustik ulatub üle terve liikmesriigi territooriumi. Kui esimene tingimus on täidetud, keelab artikli 81 lõige 1 kokkulepped, mis märgatavalt piiravad või moonutavad konkurentsi². Nii võib juhtuda, kui vertikaalkokkulepetega ei määrata kindlaks mitte ainult eriomase ostu-müügitehingu hind ja kogus, vaid see sisaldab ka piiranguid tarnijale või ostjale (edaspidi „vertikaalpiirangud”). Artikli 81 lõige 3 muudab selle keelu kohaldamatuks nende kokkulepete suhtes, mis toovad piisavalt kasu, näiteks tõhusust suurendades, et kaaluda üles konkurentsi kahjustavad mõjud. Selliste kokkulepete suhtes tehakse vastavalt artikli 81 lõikele 3 erand. Kokkulepete suhtes võib erandi teha vaid siis, kui tarbijad saavad tulenevast kasust õiglase osa³.

² Artikli 81 lõikes 1 on sätestatud, et:

Ühisturuga on kokkusobimatud ja keelatud kõik sellised ettevõtjatevahelised kokkulepped, ettevõtjate ühenduste otsused ja kooskõlastatud tegevus, mis võivad mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ning mille eesmärgiks või tagajärjeks on takistada, piirata või moonutada konkurentsi ühisturu piires, iseäranis need kokkulepped, otsused ja tegevus, millega:

- a) otseselt või kaudselt määratakse kindlaks ostu- või müügihinnad või mis tahes muud tehingutingimused;*
- b) piiratakse või kontrollitakse tootmist, turge, tehnilist arengut või investeringuid;*
- c) jagatakse turge või tarneallikaid;*
- d) rakendatakse võrdväärsete tehingute puhul erinevaid tingimusi, pannes kaubanduspartnerid sellega ebasoodsasse konkurentsiolukorda;*
- e) seatakse lepingu sõlmimise eeltingimuseks teise poole nõusolek võtta endale lisakohustusi, mis oma laadilt või kaubandustavade kohaselt ei ole seotud sellise lepingu objektiga.*

³ Artikli 81 lõikes 3 on sätestatud, et:

„Lõike 1 sätted võib kuulutada kohaldamatuks:

- ettevõtjatevaheliste kokkulepete või kokkuleppeliikide suhtes;*
- ettevõtjate ühenduste otsuste või otsuseliikide suhtes;*
- kooskõlastatud tegevuse või kooskõlastatud tegevuse liikide suhtes,*

mis aitavad parandada kaupade tootmist või levitamist või edendada tehnilist või majanduslikku progressi, võimaldades samal ajal tarbijatel saada sellest tulenevast kasust õiglase osa, (...)”

Kas vertikaalkokkulepe tegelikult konkurentsi piirab ja kas sel juhul kasu kaalub üles konkurentsi kahjustavad mõjud, sõltub sageli turustruktuurist. Põhimõtteliselt tuleb iga juhtumit eraldi hinnata. Ent komisjon võib määrusega erandi teha tervetele kokkuleppeliikidele. Sellistele määrustele viidatakse üldiselt kui „grupierandi määrustele”. Näiteks on komisjon võtnud vastu grupierandi määruse tarne- ja turustuskokkulepete suhtes, mida teatakse kui komisjoni määrust 2790/1999⁴. Seda grupierandi määrust kohaldatakse põhimõtteliselt kõikide tööstus- ja kaubandussektorite vertikaalkokkulepete suhtes. Ent seal, kus komisjon on vastu võtnud konkreetset sektorit käsitleva grupierandi määruse, ei ole määrus 2790/1999 kohaldatav⁵.

Mootorsõidukisektorit käsitlev grupierandi määrus on olemas olnud juba mõnda aega. Komisjoni määrus 1475/95⁶, endine mootorsõidukisektorit käsitlev määrus, kaotas kehtivuse 30. septembril 2002 ja asendati komisjoni 31. juuli 2002 määrusega 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalkokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris⁷ (edaspidi „määrus” või „uus määrus”).

Uut määrust kohaldatakse Euroopa Liidus. See on kohaldatav ka EMPs⁸.

Uue määrusega, mis jõustus 1. oktoobril 2002, viiakse sisse mitmed olulised muudatused seoses erandi tegemisega uute mootorsõidukite ja varuosade turustamise kokkulepetele. Samuti viiakse sellega sisse olulised muudatused seoses erandi tegemisega remondi- ja hooldusteenuste osutamise kokkulepetele volitatud ja sõltumatute remonditöökodade ja teiste sõltumatute ettevõtjatega nagu maanteeabi pakkujad, varuosade turustajad ja remonditööliste väljaõppe pakkujad.

Ent komisjoni üldine poliitika on anda sidusrühmadele piisavalt aega uue õigusliku raamistikuga kohanemiseks ja seetõttu tuleb uut määrust täielikult kohaldada alles pärast ülemineku perioodi lõppu⁹.

⁴ Komisjoni määrus (EÜ) nr 2790/1999, 22. detsember 1999, asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta vertikaalkokkuleppe ja kooskõlastatud tegevuse liikide suhtes (EÜT L 336, 29.12.1999, lk 21).

⁵ Vt määruse 2790/1999 artikli 2 lõiget 5.

⁶ Komisjoni määrus (EÜ) nr 1475/95, 28. juuni 1995, asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide suhtes (EÜT L 145, 29.06.1995, lk 25).

⁷ EÜT L 203, 01.08.2002, lk 30.

⁸ Vt EMP ühiskomitee otsust 136/2002, 27. september 2002, millega muudetakse EMP lepingu XIV lisa (Konkurents) (ELTs veel avaldamata); vt ka EMP ühiskomitee otsust 46/96, 19. juuli 1996, millega muudetakse EMP lepingu XIV lisa (Konkurents) (EÜT L 291, 14.11.1996, lk 39), vastavalt millele oli määrus 1475/95 kohaldatav ka EMP liikmesriikides.

⁹ Vt allpool jagu 4.8 ja määruse artikleid 10 ja 12. Määruse 1475/95 nõuetele vastavate kokkulepete suhtes tehakse erand kuni 30. septembrini 2003. Peale selle võidakse valikuliselt turustussüsteemi kuuluvatel uute mootorsõidukite diileritel keelata kuni 30. septembrini 2005 täiendavate müügikohtade avamine muudes Euroopa Liidu osades.

Käesolev brošüür on kavandatud määrust selgitavaks juhendiks tarbijatele¹⁰ ja ettevõtjatele. Samuti on see mõeldud selleks, et ettevõtted saaksid hinnata oma vertikaalkokkulepete vastavust EÜ konkurentsieeskirjadele. See sisaldab tehnilist analüüsi ja selgitust ning vastab küsimustele, mis tootjatel, diileritel, varuosade valmistajatel ja turustajatel, volitatud ja sõltumatutel remonditöökodadel ning muudel mootorsõidukite müügi ja/või remondi ja hooldusega tegelevatel sõltumatutel ettevõtjatel tõenäoliselt praktikas tekkida võivad. Ent brošüüris ei kommenteerita üksikasjalikult määruse iga sätet ja see ei ole õiguslikult siduv.

¹⁰ Käesoleva brošüüri üks peamisi eesmärke on informeerida tarbijaid ja nende heaks tegutsevaid vahendajaid sellest, kuidas määrus tagab vabaduse osta auto ükskõik millisest Euroopa Liidu paigast kooskõlas ühtse turu põhimõtetega.

2. BROŠÜÜRI STRUKTUUR

Brošüüri struktuur on järgmine:

3. peatükis selgitatakse määruse aluseks olevat filosoofiat ja eesmäärke, nii mootorsõidukite turustamise kui remondi- ja hooldusteenuste osas.

4. peatükis selgitatakse määruse struktuuri ja määruse iga sätte teatud õiguslikke aspekte. See võib erilist huvi pakkuda juristidele ja teistele, kes soovivad paremini mõista määruse reguleerimisala ja erinevate sätete sisu.

5. peatükk on suunatud eelkõige tarbijatele, k.a nende vahendajatele, ja uute sõidukite diileritele ning remonditöökodadele. Selles vastatakse küsimustele, mis igal sellisel sidusrühmal tõenäoliselt tekivad, iga sidusrühma jaoks eraldi jaos. Nende küsimuste vastused võivad olla asjakohased ka sõidukite ja varuosade tootjatele ja nende hulgimüüjatele. Õigused, mis on antud näiteks tarbijatele või sõltumatutele remonditöökodadele, võivad vastata kohustustele, mis lasuvad teistel ettevõtjatel, nagu sõidukitootjatel.

6. peatükis käsitletakse туру mõistega seotud tehnilisi küsimusi.

7. peatükis käsitletakse varuosade turustamist tehnilisest vaatenurgast.

Lõpetuseks on käesolevale brošüürile lisatud uue korraga seoses viidatavate dokumentide nimekiri ja uue määruse täistekst, mis on kättesaadavad ka konkurentsipeadirektoraadi veebilehel¹¹.

¹¹ http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

3. MÄÄRUSE (EÜ) NR 1400/2002 FILOSOOFIA

3.1. Üldine lähenemine

Määrus 1400/2002 on mootorsõidukisektorit käsitlev grupierandi määrus. See hõlmab uute mootorsõidukite ja varuosade turustamist käsitlevaid kokkuleppeid ja turustuskokkuleppeid, mis reguleerivad remondi- ja hooldustööde osutamist volitatud remonditöökodade poolt. Selles käsitletakse ka otseselt või kaudselt mootorsõidukite remondi või hooldusega seotud sõltumatute ettevõtjate, nagu sõltumatute remonditöökodade, juurdepääsu tehnilisele teabele ja varuosadele.

Määrus 1400/2002 on rangem sellele eelnenud määrusest 1475/95 ja määrusest 2790/1999, et kõrvaldada selles sektoris tuvastatud konkurentsialaseid probleeme¹².

Ent määrus 1400/2002 põhineb komisjoni üldisel vertikaalpiirangute hindamise poliitikal, nagu see on sätestatud määruses 2790/1999 ja Suunistes vertikaalpiirangute kohta¹³. Seega põhineb see majanduslikumal lähenemisviisil ja põhimõttel, et turustamise organiseerimine vastavalt nende vajadustele on ettevõtjate (tootjate, diilerite) teha. Järelikult on uus määrus vähem ettekirjutav kui komisjoni määrus 1475/95, et vältida „hullusärgi efekti”¹⁴, mida täheldati määruse 1475/95 puhul, ja võimaldada innovatiivsete turustusvormide arengut.

Uus määrus võtab arvesse üldist poliitikat, et grupierandid peaksid hõlmama piiravaid kokkuleppeid ainult teatud turuosa künniseni, antud juhul on künniseks üldiselt 30%, ehkki uute mootorsõidukite kvantitatiivse valikulise turustamise puhul on see 40%. Lisaks sellele hõlmab uus määrus kokkuleppeid ainult siis, kui täidetud on teatud üldtingimused¹⁵, näiteks seoses vaidluste lahendamisega vahekohtuniku poolt. Oluline osa määrusest keskendub tegevustele ja käitumisele, mis tõsiselt piiravad konkurentsi ühisturul ja mis on tarbijatele kahjulikud. Selles osas ja kooskõlas komisjoni üldise lähenemisega grupierandi määrustele¹⁶ on määruses ära toodud väga tõsiste piirangute nimekiri (millele sageli viidatakse kui „mustadele klauslitele” või „raskekujulistele piirangutele”), andmaks ülevaate sellest, mis

¹² Vt komisjoni 15. novembri 2000. aasta aruannet, mis käsitleb määruse (EÜ) nr 1475/95 asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide suhtes hindamist. Dokument KOM(2000)743 lõplik, avaldatud Internetis aadressil:
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

¹³ Komisjoni teatis Suunised vertikaalpiirangute kohta (EÜT C 291, 13.10.2000, lk 1).

¹⁴ Selle efekti puhul julgustab määrus ainult ühele turustusmodelile erandi tegemisega kõiki tarnijaid kasutama peaaegu identseid turustussüsteeme, mis toob kaasa jäikuse.

¹⁵ Üldtingimusi vt artiklist 3.

¹⁶ Komisjoni määrus 2790/1999; komisjoni määrus (EÜ) nr 2658/2000, 29. november 2000, asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta spetsialiseerumiskokkuleppe liikide suhtes (EÜT L 304, 05.12.2000, lk 3); komisjoni määrus (EÜ) nr 2659/2000, 29. november 2000, asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta uurimis- ja arenduskokkuleppe liikide suhtes (EÜT L 304, 05.12.2000, lk 7).

tavaliselt lubatud ei ole¹⁷. See nimekiri on koostatud kõrvaldamaks määruse 1475/95 puudused ja võtmaks arvesse mootorsõidukisektorile eriomaseid küsimusi, eelkõige remondi ja hoolduse osas. Kui on tegemist nende piirangutega, ei kohaldata kokkuleppe suhtes grupierandit ja samuti on ebatõenäoline üksikerandi tegemine. Raskekujuliste piirangute nimekirjale lisaks seab uus määrus eritingimused teatavatele vertikaalpiirangutele, eelkõige konkurentsikeelukohustustele ja asukohaklauslitele¹⁸. Kui need eritingimused ei ole täidetud, jäetakse need vertikaalpiirangud grupierandi alt välja. Ent määrust kohaldatakse jätkuvalt vertikaalkokkuleppe ülejäänud osa suhtes, kui viimane saab toimida sõltumatult vertikaalpiirangust, mille suhtes erandit ei tehta. Vertikaalpiirangut, mille suhtes erandit ei tehta, tuleb vastavalt artiklile 81 eraldi hinnata.

3.2. Uue üldise lähenemise tulemus mootorsõidukite turustamise ja teenindamise osas

Kättesaadavad andmed näitavad¹⁹, et auto ostuhind ning remondi- ja hoolduskulud moodustavad kumbki umbes 40% selle omanikuks olemise üldkuludest²⁰. Seega on konkurents turustamisel ning remondi- ja hooldusturul tarbijatele samavõrra olulised ning seetõttu käsitletakse määruuses mõlemaga seotud konkurentsiküsimusi.

Komisjoni poolt 15. novembril 2000 vastu võetud hindamisaruandes järeldati, et määrus 1475/95 ei saavutanud oma teatavaid põhieesmärke²¹. Üldise grupierandi määruse (määrus 2790/1999) kohaldamine ei lahendaks samuti kõiki probleeme, mis hindamisaruandes tuvastati. Kuigi see põhineb samasugusel mitteettekirjutaval lähenemisel nagu määrus 2790/1999, kasutatakse määruuses 1400/2002 seetõttu rangemat lähenemist.

Uute mootorsõidukite turustamise osas lähtub määrus järgmistest põhimõtetest:

- keelata valikulise ja ainuõigusliku turustamise kombineerimine, mis oli määrusega 1475/95 lubatud. Uuest määrusest kasu saamiseks peavad tootjad turustajate määramisel valima valikulise ja ainuõigusliku turustussüsteemi loomise vahel;
- tugevdada konkurentsi erinevate liikmesriikide diilerite vahel (sõidukimargisest konkurentsi) ja parandada turuintegratsiooni eelkõige sel teel, et erandit ei anta passiivset müüki piiravatele turustuskokkulepetele, valikulise turustussüsteemi korral aktiivset müüki

¹⁷ Raskekujulisi piiranguid vt artiklist 4.

¹⁸ Eritingimusi vt artiklist 5.

¹⁹ Andersen, Uuring mootorsõidukite turustamisega seotud võimalike õigusstsenaariumide mõju kohta kõikidele asjaomastele pooltele, lk 43, II peatükk, punkt 2.1.B; avaldatud Internetis aadressil: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/.

²⁰ Ülejäänud 20% läheb rahastamis-, kindlustus- ja muudele kuludele.

²¹ Vt komisjoni aruannet määruse 1475/95 hindamise kohta.

piiravatele turustuskokkulepetele ja klauslitele (mida üldiselt nimetatakse „asukohaklausliteks”), mis keelavad valikturustussüsteemidesse kuuluvatel diileritel müügikohtade rajamise ühisturu teistes osades²²;

- vabastada firmad kohustusest tegeleda samaaegselt nii müügi kui teenindusega²³, jättes erandi tegemata kokkulepetele, mis ei võimalda diileritel sõlmida hooldus- ja remonditeenuste osutamiseks allhankelepingut volitatud remonditöökodadega, mis kuuluvad kõnealuse sõidukimargi volitatud remonditöökodade võrgustikku ja mis seega vastavad tootja kvaliteedistandarditele²⁴;
- soodustada mitme sõidukimargi müümist, jättes erandi tegemata piirangutele, mis on seatud mitut marki mootorsõidukite müümisele ühe diileri poolt²⁵. Ent tarnijad võivad panna diileritele kohustuse paigutada eri marki mootorsõidukid sama müügisalongi erinevatesse osadesse;
- säilitada „kättesaadavuse klausel”, jättes erandi tegemata kokkulepetele, mis piiravad diileri võimalust müüa autosid, mille tehnilised näitajad erinevad diileri lepingujärgsesse sortimenti kuuluvate samaväärsete mudelite omadest. See peaks võimaldama tarbijal saada teises liikmesriigis asuvalt diilerilt tarbija elukohaks olevas liikmesriigis kasutusel olevate tehniliste näitajatega sõidukeid, nt võimaldama Ühendkuningriigi ja Iiri tarbijatel osta parempoolse rooliga autosid Mandri-Euroopast²⁶;
- toetada vahendajate või ostuagentide kasutamist tarbijate poolt²⁷. Need ettevõtjad on oluline vahend, mis aitab tarbijatel osta sõidukit mõnest teisest ühisturu osast;
- suurendada diilerite sõltumatust tootjatest, nii mitme sõidukimargi müümise soodustamisega, kui lepingulise kaitse miinimumstandardite (kaasa arvatud olemasolevad, määruses 1475/95 sätestatud minimaalsed etteteatamistähtajad) tugevdamisega, kui võimaldades neil realiseerida loodud väärtusi, andes neile vabaduse müüa oma ettevõtteid teistele diileritele, kes on volitatud müüma sedasama sõidukimarki²⁸.

Kokkuvõttes kehtestatakse määrusega 1400/2002 kord, mis peaks stimuleerima innovatiivsete turustusmeetodite arengut ja seega suurendama konkurentsi.

²² Pärast 30. septembrit 2005. Vt artikli 5 lõike 2 punkti b ja artikli 12 lõiget 2. Asukohaklausliga paneb tootja diilerile kohustuse tegutseda ainult teatud registreeritud asukohast, milleks võib olla aadress, linn või territoorium.

²³ Sellele viidatakse üldiselt kui müügi-teeninduse ühendatusele.

²⁴ Artikli 4 lõike 1 punkt g.

²⁵ Artikli 5 lõike 1 punktid a ja c.

²⁶ Artikli 4 lõike 1 punkt f.

²⁷ Preambula punkt 14.

²⁸ Artikli 3 lõiked 3 ja 5.

Mootorsõidukite remondi ja hoolduse osas põhineb määrus 1400/2002 samal rangemal lähenemisel, ent samal ajal on selles säilinud mõned eelneva määruse 1475/95 elemendid, kuna määrus 2790/1999 ei sisalda sätteid, mis oleksid piisavalt mootorsõidukite remondile ja hooldusele kohandatavad. Arvestades tarbijate poolt remondile ja hooldusele kulutatavate summade suurst on oluline tagada, et nad saaksid valida erinevate võimaluste vahel ja et kõik ettevõtjad (diilerid, volitatud remonditöökodad, sõltumatud remonditöökodad, sh hooldusvahenditepoed, kiirremondi ketid ja teeninduskeskused) suudaksid pakkuda kvaliteetseid teenuseid ja aitaksid seeläbi kaasa sõidukite ohutusele ja töökindlusele.

Seega taotletakse määrusega 1400/2002 remondi ja teeninduse osas järgmisi eesmäärke:

- võimaldada tootjatel määrata volitatud remonditöökodade valikukriteeriumid, kuid need ei tohi takistada ühegi määruces sätestatud õiguse kasutamist;
- tagada, et kui uute mootorsõidukite tarnija määrab oma võrgustikku kuuluvatele remonditöökodadele kvalitatiivsed kriteeriumid, võivad võrgustikuga ühineda kõik ettevõtjad, kes neile kriteeriumidele vastavad. See lähenemine suurendab konkurentsi volitatud remonditöökodade vahel, sest tagab, et vajalike tehniliste teadmistega ettevõtjad saavad tegutseda kõikjal, kus avaneb ärivõimalus;
- parandada volitatud remonditöökodade juurdepääsu varuosadele, mis konkureerivad sõidukitootja poolt müüdavate varuosadega;
- sõltumatute remonditöökodade konkurentsivõime säilitamine ja suurendamine; nimetatud töökodad teostavad praegu keskmiselt 50% kõikidest autoremontidest²⁹. Määrus parandab nende seisundit, suurendades nende võimalusi pääseda juurde varuosadele ja tehnilisele teabele vastavalt tehnika arengule, eriti elektrooniliste ja diagnostikaseadmete valdkonnas. Juurdepääsuõigust laiendatakse ka koolitusele ja igat liiki tööriistadele, sest juurdepääs igale neist neljast elemendist on vajalik müügi järgsete teenuste pakkumiseks. Selle laialdasema juurdepääsu soovitatav ja oluline kõrvalmõju on julgustada sõltumatuid remonditöökodasid parandama oma tehnilisi oskusi, mis toob üldist kasu maanteeohutusele ja tarbijatele.

Kõiki neid elemente arvesse võttes tugevdab määrus 1400/2002 konkurentsi uute mootorsõidukite turustamise ja müügi järgsete teenuste osutamise vallas.

²⁹ Anderseni uuring, lk 254, lisa 8; Accenture, Uuring õigusstsenaariumide mõju kohta mootorsõidukite turustamisele, september 2001, läbi viidud ACEA tellimusel, lk 11.

4. MÄÄRUSE SISU

Käesolev peatükk annab ülevaate määruse erinevate artiklite sisust eesmärgiga illustreerida teatavaid tõlgendamist vajavaid sätteid. See sisaldab artiklite loetelu ja selgituse, mida on võimalikult palju illustreeritud viidetega määruse preambulale, näidetega ja vastustega küsimustele, mis võivad praktikas tekkida juristidel ja turustusvõrkku organiseerivatel mootorsõidukite või varuosade tarnijatel. Samuti sisaldab see jagu viiteid teistele komisjoni teatistele, mis annavad põhimõttelisi suuniseid jõustamisküsimuste kohta.

4.1. Määruses kasutatud mõisted (artikkel 1)

Artikkel 1 loetleb mõisted, mis selgitavad, kuidas tuleb tõlgendada määruse muude artiklite tekstis kasutatavaid sõnu või väljendeid. Asjakohastel juhtudel on allpool ära toodud täpne määratlus koos artikli(te) tekstiga, milles selliseid sõnu või väljendeid kasutatakse.

4.2. Määruse reguleerimisala (artikkel 2)

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Vastavalt asutamislepingu artikli 81 lõikele 3 ja kui käesoleva määruse sätetest ei tulene teisiti, deklareeritakse käesolevaga, et asutamislepingu artikli 81 lõiget 1 ei kohaldata vertikaalkokkulepete suhtes, mis käsitlevad tingimusi, mille alusel kokkuleppepooled võivad osta, müüa või edasi müüa uusi mootorsõidukeid, mootorsõidukite varuosi ning nende remondi- ja hooldusteenuseid.

Esimest lõiku kohaldatakse juhul, kui sellised vertikaalkokkulepped sisaldavad vertikaalpiiranguid.

Erandit kohaldatakse ka järgmiste vertikaalkokkuleppe liikide suhtes.

(...)

4.2.1. Määruse reguleerimisalasse kuuluvad tooted ja teenused

Artikkel 1

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - (...)
 - n) *mootorsõiduk* – üldkasutatavatel teedel sõitmiseks kasutatav vähemalt kolmerattaline iseliikuv sõiduk;
 - (...)
 - s) *varuosad* – tooted, mis paigaldatakse mootorsõidukisse sõidukiosade asendamiseks, sealhulgas näiteks mootorsõiduki kasutamiseks vajalikud määrdeained, välja arvatud mootorikütus;
 - (...)

1. küsimus: Mille poolest on määrus 1400/2002 ja määrus 2790/1999 vertikaalkokkulepete osas üksteisest erinevad?

Vertikaalkokkuleppeid käsitleva määruse 2790/1999 artikli 2 lõikes 5 on öeldud, et seda ei kohaldata nende vertikaalkokkulepete suhtes, mille objekt kuulub mõne muu grupierandit käsitleva määruse reguleerimisalasse. Sellest järeldub, et määrust 2790/1999 ei kohaldata vertikaalkokkulepete suhtes, mis on seotud uute mootorsõidukitega, mootorsõidukite remondi- ja hooldustöödega ja mootorsõidukite varuosadega, nagu neid mõistetakse määruses. Kokkulepe, mille objekt kuulub määruse reguleerimisalasse³⁰, ent ei vasta muudele määruses sätestatud nõuetele³¹, ei kuulu määruse 2790/1999 reguleerimisalasse.

2. küsimus: Kas määrust kohaldatakse kõikide sõidukitega ja varuosadega seotud kokkulepete suhtes?

Ei. Määrust ei kohaldata muu hulgas sõidukite suhtes, mis ei ole mootorsõidukid³², mootorsõidukite suhtes, mis ei ole uued³³, pangalaenude suhtes, millega rahastatakse sõiduki ostu lõppkasutaja poolt, või kaupade suhtes, mis ei ole määruse tähenduses varuosad³⁴.

³⁰ Vt artiklit 2, Reguleerimisala.

³¹ Nt artiklid 3, 4 või 5.

³² Mootorsõidukite mõiste on sama nagu määruses 1475/95. Mõned sõidukid ei kuulu selle mõiste alla, kuna pole iseliikuvad, nt hobuvankrid, kuna neil on vähem kui kolm ratast, nt mootorrattad, või kuna need ei ole mõeldud kasutamiseks üldkasutatavatel teedel, ehkki võivad mõnikord üldkasutatavatel teedel ringi liikuda, nt traktorid või pinnaseteisaldusmasinad.

³³ Nt kasutatud autode turg.

³⁴ Nt kuna need ei ole mootorsõiduki kasutamiseks vajalikud, ehkki neid võidakse sinna lisada, nt lisatarvikud nagu kassetid, CDd või muud kasutusotstarbe poolest lisatarvikute hulka kuuluvad kaubad (selgitust vt allpoolt 7. peatükist).

Paljud asendustooted on eriomased mootorsõidukitele, nagu neid määruses mõistetakse, ja kuuluvad seetõttu selgelt artikkel 1 lõige 1 punkti s varuosade mõiste alla. Ent teatud kaupadel, nagu näiteks määrdeainetel, värvidel ja sellistel tooteliikidel, nagu kruvid, mutrid ja poldid, on kaks – või mitu – kasutusvaldkonda. Ehkki neid saab paigaldada mootorsõidukisse või mootorsõidukile, et asendada selle sõiduki detaile, võib neil olla ka selliseid lõppkasutusviise, mis on seotud sõidukiliikidega, mida määrus ei hõlma (nt mootorrattad, traktorid), või mis kuuluvad veelgi erinevamasse valdkonda. Seega peaks selliseid kaupu artikli 1 lõike 1 punkti s tähenduses varuosadeks pidama ainult siis, ja sel juhul kuuluvad nende turustamiseks sõlmitud vertikaalkokkulepped määruse reguleerimisalasse, kui on mõistlikul määral kindel, et need on mõeldud paigaldamiseks mootorsõidukisse või mootorsõidukile. Praktikas leiab see aset siis, kui ostja tegevusalaks on mootorsõidukite remont või selle sektori varustamine.

Seega jääksid määruse reguleerimisalast ühel kaubandustasandil välja vertikaalkokkulepped, mille kohaselt hulgimüüjad ostavad selliseid tooteid väga erinevatele klientidele edasi turustamiseks, ja hoopis teisel kaubandustasandil kokkulepped, mis on seotud otse lõppkasutajatele müümiseks mõeldud toodetega, sest lõppkasutuse asjaolud pole kummalgi juhul sugugi selged. Näiteks vertikaalkokkulepe kruvide tootja ja tee-seda-ise kaupluse vahel ei kuulu määruse reguleerimisalasse, ehkki see tootja tarnib samu kruvisid ka mootorsõidukite tootjale või mootorsõidukite remonditöökodadele. Samuti ei kuulu määruse reguleerimisalasse näiteks värvide või määrdeainete turustajaga sõlmitud kokkulepe, välja arvatud juhul, kui tema tegevuse põhjal saab mõistlikul määral kindel olla, et neid kaupu kasutatakse ainult määruse reguleerimisalasse jäävas mootorsõidukis või mootorsõidukil. Sellist mõistlikul määral kindelolemist ei teki värvide või määrdeainete müümisel tanklate, supermarketite või tee-seda-ise kaupluste jaemüüki. Sedavõrd, kui vertikaalkokkulepped on seotud sõidukite, kaupade või teenustega, mida määrus ei hõlma, kuuluvad need põhimõtteliselt määruse 2790/1999 reguleerimisalasse.

4.2.2. Määruse reguleerimisalasse kuuluvad kokkuleppeliigid

Artikkel 1

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

(...)

- c) *vertikaalkokkulepped* – kokkulepped või kooskõlastatud tegevused kahe või enama ettevõtja vahel, kes kõik tegutsevad kokkuleppe täitmise eesmärgil tootmis- või turustusahela eri tasanditel;

(...).

Artikkel 2

Reguleerimisala

(...)

2. Erandit kohaldatakse ka järgmiste vertikaalkokkuleppe liikide suhtes:

- a) vertikaalkokkulepped, mis on sõlmitud ettevõtjate ühenduse ja selle liikmete vahel või sellise ühenduse ja selle tarnijate vahel, ainult sel juhul, kui kõik sellise ühenduse liikmed on mootorsõidukite või mootorsõidukite varuosade turustajad või remonditöökojad ning kui ühegi ühenduse liikme ega temaga seotud ettevõtja aasta kogutoodang ei ületa 50 miljonit eurot; käesolev määrus hõlmab selliste ühenduste sõlmitud vertikaalkokkuleppeid, ilma et see piiraks artikli 81 kohaldamist sellise ühenduse liikmete vahel sõlmitud horisontaalkokkulepete või ühenduse otsuste suhtes;
- b) vertikaalkokkulepped, mis sisaldavad sätteid intellektuaalomandi õiguste ostjale loovutamise või ostja poolt kasutamise kohta tingimusel, et kõnealused sätted ei ole selliste kokkulepete esmane eesmärk ning et need on otseselt seotud kaupade või teenuste kasutamise, müümise või edasimüümisega ostja või tema klientide poolt. Erandit kohaldatakse tingimusel, et kõnealused sätted ei sisalda lepingujärgsete kaupade või teenuste kohta konkurentsipiiranguid, mille eesmärk või mõju on sama nagu vertikaalpiirangutel, mille puhul käesolev määrus erandit ei tee.

3. Erandit ei kohaldata konkureerivate ettevõtjate vahel sõlmitud vertikaalkokkulepete suhtes.

Seda kohaldatakse siiski juhul, kui konkureerivad ettevõtjad sõlmivad mittevastastikuse vertikaalkokkuleppe ja:

- a) ostja aastane kogukäive ei ületa 100 miljonit eurot või
- b) tarnija on kaupade tootja ja turustaja ning ostja on turustaja, kes ei valmista lepingujärgsete kaupadega konkureerivaid kaupu või
- c) tarnija pakub teenuseid eri kaubandustasanditel ning ostja ei paku konkureerivaid teenuseid sellel kaubandustasandil, kus ta lepingujärgseid teenuseid ostab.

3. küsimus: Milliseid vertikaalkokkuleppe liike määrus hõlmab?

Määrust kohaldatakse mootorsõidukisektori vertikaalkokkulepete suhtes kõikidel kaubandustasanditel alates uue mootorsõiduki esimesest tarnimisest selle tootja poolt kuni lõpuks lõpptarbijale edasimüümiseni ja varuosade esimesest tarnimisest nende tootja poolt kuni remondi- ja hooldusteenuste osutamiseni lõpptarbijatele. Määrus hõlmab muu hulgas vertikaalkokkuleppeid, mille on sõlminud:

- mootorsõidukite tootja või selle tütarettevõtte ja sõltumatud importijad või hulgimüüjad, mis ei ole tootja tütarettevõtteid ja millele võib usaldada tootja turustus- ja remondivõrgustiku varustamise ja juhtimise ühes või mitmes liikmesriigis, isegi kui

tootja on neis või muudes liikmesriikides asutanud impordi ja hulgimüügi tegelevaid tütarettevõtteid³⁵;

- mootorsõidukite tootja või selle tütarettevõtte ja selle volitatud turustajate ja remonditöökodade võrgustiku üksikud liikmed, s.h tootjale kuuluvatele intellektuaalomandi õigustele litsentside andmise kohta³⁶;
- mootorsõidukite tootja, peamine turustaja ja alldiiler või agent kahe- või kolmetasandiliste turustusvõrkude puhul³⁷. Sellised kokkulepped on hõlmatud sõltumata sellest, kas turustaja alldiilerid on valitud sõidukitootja poolt ja viimasega lepinguliselt seotud või kas peamised turustajad lähtuvad alldiilerite valimisel ja nendega lepingute sõlmimisel tootja poolt paika pandud kriteeriumidest³⁸;
- mootorsõidukite või varuosade tootja ja ühiselt mootorsõidukeid või varuosi ostvate volitatud või sõltumatute diilerite või remonditöökodade ühendus, kui ühegi selle ühenduse üksikliikme aastakäive ei ületa 50 miljonit eurot³⁹;
- varuosade tarnija ja sõltumatute või volitatud remonditöökodade võrgu üksikud liikmed, kes neid varuosasid remondi- ja hooldusteenuste osutamisel kasutavad.

Määruse reguleerimisala on seega laiem kui määrusel 1475/95, sest see hõlmab näiteks kokkuleppeid mootorsõidukite importijate või hulgimüüjatega, kes ei paku müügijärgseid teenuseid, remonditöökodadega, mis ei müü autosid ja tarnijatega, kes muretsevad remonditöökodadele varuosasid.

4. küsimus: Kas vertikaalkokkulepped kuuluvad määruse reguleerimisalasse, kui tarnija müüb oma turustusvõrkuga konkureerides samuti mootorsõidukeid otse lõppkasutajatele?

Üldiselt määrus ei hõlma vertikaalkokkuleppeid, mis on sõlmitud konkureerivate ettevõtjate vahel. Ent teatavad konkurentide vahelised vertikaalkokkulepped kuuluvad määruse reguleerimisalasse. Eelkõige laiendab artikli 2 lõige 3 määruse reguleerimisala topeltturustamise olukordadele, nii et hõlmatud on erinevad vertikaalkokkulepped, mida otse lõppkasutajatele müüv mootorsõidukitootja võib sõlmida oma volitatud turustajate võrgustiku/võrgustike üksikliikmetega. Määrusega ei sätestata mingeid erinõudeid sõidukitootjatele kuuluvate müügikohtade ning volitatud turustajatele kuuluvate ja nende juhitavate müügikohtade koosseksisteerimisele.

³⁵ Artikli 2 lõike 3 punktid a ja b.

³⁶ Artikli 2 lõike 2 punkt b, nt kaubamärgi kasutamiseks müügisalongis, kus sõidukeid müüakse, või oskusteabe avaldamiseks teatava sõidukimargi remonditeenuste osutamiseks.

³⁷ Preambula punkt 3.

³⁸ Määrus ei takista ühetasandiliste turustussüsteemide kasutamist. Kas ja kuidas süsteeme organiseerida, on tootja või tarnija otsustada, kelle mootorsõidukeid ja varuosi võrgustiku kaudu tarnitakse. Vastavalt määruse 1475/95 artikli 3 lõikele 6 oli tarnija nõusolekut vaja ka turustuskokkulepetele diileri ja teiste ettevõtjate vahel.

³⁹ Artikli 2 lõike 2 punkt a.

5. küsimus: Kas agendilepingud kuuluvad määruse reguleerimisalasse?

Agendilepingud on mootorsõidukisektoris levinud. Komisjon eristab EÜ konkurentsioiguse kohaldamisel „tõelisi” ja „mittetõelisi” agendilepinguid, lähtudes oma Suunistes vertikaalpiirangute kohta sätestatud kriteeriumidest, sõltumata sellest, kuidas selliseid lepinguid liikmesriikide tsiviilõiguses liigitatakse⁴⁰. Tõelised agendilepingud, st kokkulepped, mille kohaselt on agendil ebaoluline või olematu finants- ja kommertsrisk käsundiandja nimel sõlmitud või läbi räägitud lepingu osas ja selle tegevusvaldkonna turule eriomaste investeeringute osas, ei ole artikli 81 lõike 1 alusel keelatud ja ei kuulu määruse reguleerimisalasse. Mittetõelised agendilepingud seevastu aga kuuluvad määruse reguleerimisalasse⁴¹.

6. küsimus: Millised on nõuded, millele kokkulepped peavad määrusega kooskõlas olemiseks üldiselt vastama, ja mida see kooskõla kaasa toob?

Et määrust selle reguleerimisalasse kuuluvate kokkulepete suhtes kohaldataks, peavad olema täidetud artiklis 3 sätestatud üldtingimused ja poolte vahel kokku lepitud klauslid või sätted ei tohi ei otseselt ega kaudselt vastata raskekujulistele piirangutele, mis on loetletud artiklis 4. Erikohustustele, mis ei vasta artiklis 5 loetletud tingimustele, erandit ei tehta, ent rahvusvahelise lepinguõiguse järgi võib olla võimalik eraldada need kohustused ülejäänud kokkuleppest, nii et ülejäänud suhtes kehtiks grupierand. Surve, ergutavate või pärssivate finantsstiimulite, äripindade üürimise või muude meetmete kasutamisele⁴², mis piirab või püüab piirata turustaja või remonditöökoja sõltumatut konkurentsi soodustavat käitumist, millele on poolehoidu avaldatud artiklites 4 ja 5, või mis õhustab artiklis 3 sätestatud õigusi, vastavalt määrusele erandit ei tehta. Kõikide muude kokkulepetes sisalduvate piirangute või sätete suhtes, mis neile nõuetele vastavad, võib teha grupierandi, sest artikkel 2 muudab artikli 81 lõike 1 keelu selliste kokkulepete suhtes kohaldamatuks.

Määrus vabastab pooled ülesandest näidata, et nende eriomases majandus- ja õiguskontekstis vastavad nende kokkulepped artikli 81 lõike 3 tingimustele. Määrus, mis on kõikides liikmesriikides siduv ja otseselt kohaldatav, tagab kogu Euroopa Liidus, et selliseid kokkuleppeid ei saa vastavalt artikli 81 lõikele 2 kehtetuks pidada. Kooskõlas ühenduse õiguse ülimuslikkuse põhimõttega ei tohi ükski siseriiklike konkurentsiseaduste alusel siseriiklike ametiasutuste või kohtute poolt kasutusele võetud meede kahjustada määruse ühetaolist kohaldamist kogu ühisturul.

⁴⁰ Suunised vertikaalpiirangute kohta, II jaotise 2. alajagu Agendilepingud, punktid 12-20.

⁴¹ Sellised mittetõelised agendikokkulepped võivad kuuluda artikli 81 lõike 1 alla ja kuulusid ka määruse 1475/95 alla, vt ka komisjoni otsust, 10.10.2001 – DaimlerChrysler - (kaasus COMP/36.264 – Mercedes-Benz), EÜT L 257, 25.09.2002, lk 1.

⁴² Nt kui tootja on ühe oma diileri vähemusaksionär ja nõustub teiste aktsionäridega, et diiler ei hakka enam eri marki sõidukeid müüma või ei ava täiendavaid müügi- või tarnekohti pärast 30. septembrit 2005, peetaks seda varjatud vertikaalkokkuleppeks, mis kuuluks artikli 1 lõike 1 punkti c mõiste alla ja millele vastavalt artikli 5 lõike 1 punktile a või artikli 5 lõike 2 punktile b erandit ei tehtaks.

4.3. Kohaldamise üldtingimused (artikkel 3)

Määruse artiklis 3 on sätestatud viis üldtingimust, mida kokkulepped peavad täitma, et kohaldataks grupierandit. Esimene neist piirab erandi kohaldamist olukordadega, kus ei ületata teatud turuosa künnist ja millest allpool võib ohutult oletada, et artikli 81 lõike 3 tingimusi üldiselt täidetakse. Teised tingimused nõuavad, et kokkulepetesse lisataks mitmed sätted, mis soodustavad lepingulist stabiilsust, võimaldades seega turustajatel või remonditöökodadel jõuliselt konkureerida ja lasta tarbijatel paranenud turustamisest kasu saada.

4.3.1. Turuosa künnised

| Artikkel 3 | |
|---------------|---|
| Üldtingimused | |
| 1. | <p>Lõikeid 2, 3, 4, 5, 6 ja 7 arvesse võttes kohaldatakse erandit tingimusel, et tarnija turuosa ei ole suurem kui 30% asjaomasest turust, kus ta uusi mootorsõidukeid, mootorsõidukite varuosi ning remondi- ja hooldusteenuseid müüb.</p> <p>Erandi kohaldamiseks vajalik turuosa künnis on siiski 40% selliste kokkulepete puhul, millega luuakse kvantitatiivsed valikulised turustussüsteemid uute mootorsõidukite müügiks.</p> <p>Neid künniseid ei kohaldata kokkulepete suhtes, millega luuakse kvalitatiivsed valikulised turustussüsteemid.</p> |
| 2. | <p>Ainuõigusliku tarnimise kohustust sisaldavate vertikaalkokkulepete puhul kohaldatakse erandit tingimusel, et ostja turuosa ei ole suurem kui 30% asjaomasest turust, millel ta lepingujärgseid kaupu või teenuseid ostab.</p> |
| (...) | |

| Artikkel 1 | |
|------------|--|
| Mõisted | |
| 1. | <p>Käesolevas määrukses kasutatakse järgmisi mõisteid:</p> <p>(...)</p> <p>e) <i>ainuõigusliku tarnimise kohustus</i> – otsene või kaudne kohustus, mille tõttu tarnija müüb lepingujärgseid kaupu või teenuseid ainult ühele ühisturul olevale ostjale kas konkreetse tarbimise või edasimüügi eesmärgil;</p> <p>f) <i>valikuline turustussüsteem</i> – turustussüsteem, mille puhul tarnija kohustub lepingujärgseid kaupu või teenuseid kas otseselt või kaudselt müüma ainult kindlaksmääratud kriteeriumide põhjal valitud turustajatele või remonditöökodadele ning kõnealused turustajad või remonditöökodad kohustuvad mitte müüma selliseid kaupu või teenuseid volitamata turustajatele või sõltumatutele remonditöökodadele, ilma et see piiraks õigust müüa sõltumatutele remonditöökodadele varuosi või kohustust esitada sõltumatutele ettevõtjatele tehnilised andmed, diagnostikaseadmed ja töövahendid ning tagada neile mootorsõidukite remondiks ja hoolduseks või keskkonnakaitsemeetmete rakendamiseks vajalik väljaõpe;</p> <p>g) <i>kvantitatiivne valikuline turustussüsteem</i> – valikuline turustussüsteem, mille puhul tarnija kasutab turustajate või remonditöökodade valimisel kriteeriume, mis otseselt piiravad nende arvu;</p> <p>h) <i>kvalitatiivne valikuline turustussüsteem</i> – valikuline turustussüsteem, mille puhul tarnija kasutab turustajate või remonditöökodade valimisel kriteeriume, mis on laadilt ainult kvalitatiivsed, lepingujärgsete kaupade või teenuste laadi seisukohalt vajalikud ja sätestatud ühtselt kõigi turustussüsteemiga ühineda soovivate turustajate või remonditöökodade suhtes ning mida ei kohaldata diskrimineerival viisil ja millega ei piirata otseselt turustajate või remonditöökodade arvu;</p> <p>(...)</p> |

Nagu määruse 2790/1999 puhulgi, nõuab määruse kohaldamine põhimõtteliselt vertikaalkokkulepete poolt mõjutatud asjaomase tooteturu/tooteturgude ja asjaomase geograafilise turu/turgude määratlemist („asjaomane turg”). Kui välja arvata kvalitatiivse valikulise turustamise kasutamine⁴³, laieneb grupierand vertikaalkokkulepetele ainult siis, kui ei ületata teatud turuosa künniseid. Üldiselt on asjaomaseks künniseks 30%, ehkki uute mootorsõidukite müügi kvalitatiivse valikulise turustamise kokkulepete puhul on selleks 40%. Määruse kohaldamine muude turustuskokkulepete suhtes, kui need, millega nähakse ette kvalitatiivne valikuline turustamine, tähendab seega esiteks kokkulepetest mõjustatud asjaomase turu/asjaomaste turgude määratlemist ja teiseks turuosa arvutamist.

Turuosa arvutamisel peab äriühing arvesse võtma endaga seotud ettevõtjad⁴⁴. Kui äriühing või sellega seotud ettevõtjad tarnivad samal tooteturul paiknevaid erinevat marki sõidukeid tuleb need kõik turuosa arvutamisel arvesse võtta. Kui äriühingu turuosa ületab künnise, ei hõlma määrus ühtki turustuskokkulepet, isegi kui ükski neist markidest eraldivõetuna turuosa künniseid ei ületaks. Analooiselt, kui sama kokkulepet kasutatakse erinevates geograafilistes piirkondades mootorsõidukite või varuosade turustamiseks või erinevatel asjaomastel turgudel remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks ja mõne puhul neist künnised ületatakse, laieneb määrus ainult neil asjaomastel turgudel sõlmitud kokkulepetele, mille puhul turuosa künniseid ei ületata.

Suunised vertikaalpiirangute kohta osutavad komisjoni poliitikale sellistel juhtudel⁴⁵. Teisi turu mõiste ja turuosa arvutamise seotud küsimusi käsitletakse 6. peatükis.

7. küsimus: Kas mootorsõidukisektori kokkulepped võivad olla reguleeritud de minimis kokkuleppeid käsitleva teatisega⁴⁶?

Jah, samal ajal kui määrusega tehakse artikli 81 lõike 1 keelule erand, kuna kokkuleppe positiivsed mõjud kaaluvad üles negatiivsed mõjud, kvantifitseerib *de minimis* kokkuleppeid käsitlev teatis madalamate turuosa künniste abil, mis ei ole komisjoni arvates üldse konkurentsi märgatav piiramine ja pole seega ka artikli 81 lõike 1 kohaselt keelatud. Vertikaalkokkulepet mittekonkureerivate ettevõtjate vahel, kelle turuosa asjaomasel turul ei ületa 15%, peetakse üldiselt märgatavat konkurentsivastast mõju mitteomavaks, välja arvatud juhul, kui kokkulepe sisaldab raskekujulist piirangut⁴⁷. Sama kehtib ka konkurentide vaheliste vertikaalkokkulepete puhul, nagu

⁴³ Vt mõistet artikli 1 lõike 1 punktis h.

⁴⁴ Vt seotud ettevõtjate mõistet artikli 1 lõikes 2 ja allpool jaos 6.2.

⁴⁵ Suunised vertikaalpiirangute kohta, punktid 62, 68-69. Üldisemalt, üksikjuhtumite analüüsimiseks vt punkte 100-229 ja eriti punkte 184-198 valikulise turustamise kohta.

⁴⁶ Komisjoni teatis vähese tähtsusega kokkulepete kohta, mis ei piira märgatavalt konkurentsi vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 81 lõikele 1, EÜT C 368, 22.12.2001, lk 13.

⁴⁷ Tõsised konkurentsipiirangud, st määruse artiklis 4 loetletud (raskekujulised piirangud), on üldiselt märgatavaks konkurentsipiiranguks isegi väiksemate turuosade puhul; vt preambula punkti 12.

topeltturustamise olukordades⁴⁸, kui nende turuosa ei ületa 10%. Kui turg on suletud sarnaste vertikaalkokkulepete paralleelsete võrgustike kasutamisega mitme äriühingu poolt, on *de minimis* piiriks 5%. Näiteks võib kumulatiivne mõju tekkida, kui rohkem kui 30% konkureerivatest mootorsõidukitest turustatakse valikuliste turustussüsteemide kaudu, mis oma kriteeriumide järgi takistavad turulepääsu turustajate liikidele, kes on suutelised kõnealuseid sõidukeid adekvaatselt müüa⁴⁹. Kumulatiivsed mõjud tekivad ka siis, kui turustajate või remonditöökodade konkurentsikeelukohustused sulgevad teatud tarnijatele turulepääsu. Need *de minimis* künnised on olulised seoses määruse artiklites 3 ja 5 sisalduvate tingimustega. Neid tingimusi ei kohaldata allapoole *de minimis* künniseid jäävate kokkulepete suhtes.

Kättesaadava teabe põhjal on *de minimis* turuosa künniste ületamine tegelikkuses väga tõenäoline kokkulepete puhul, mis sõlmitakse mootorsõidukitootja ja selle volitatud remonditöökodade võrgustiku vahel konkreetse sõidukimargiga seotud varuosade, remondi- ja hooldusteenuste pakkumiseks⁵⁰.

⁴⁸ Määruse artikli 1 lõike 1 punktis a on konkurendid määratletud kui “samal tooteturul tegutsevad tegelikud või võimalikud tarnijad”, sõltumata sellest, kus nad oma tooteid tarnivad. Määratlusest jäeldub, et tarnijaid, kes müüvad sõidukeid või osutavad teenuseid ka lõppkasutajatele, peetakse konkurentideks nende turustus- või remondivõrgustikele, mis müüvad samu sõidukeid või osutavad samu teenuseid.

⁴⁹ Artikkel 1 lõige 1 punktid g ja h. Vt ka komisjoni aruannet määruse 1475/95 hindamise kohta, lõiked 20 ja 82, ning Suuniseid vertikaalpiirangute kohta, lõiked 82 ja 104-114.

⁵⁰ Vt allpool peatükki 6 turu mõiste kohta.

4.3.2. Üldtingimused erisätete kohta, mida kokkulepped peavad sisaldama

Artikkel 3

Üldtingimused

(...)

3. Erandit kohaldatakse tingimusel, et turustaja või remonditöökojaga sõlmitud vertikaalkokkuleppes nähakse ette, et tarnija nõustub vertikaalkokkuleppes tulenevate õiguste ja kohustuste üleminekuga teisele turustussüsteemi kuuluvale turustajale või remonditöökojale, kelle kõnealune turustaja või remonditöökoda välja valib.
4. Erandit kohaldatakse tingimusel, et turustaja või remonditöökojaga sõlmitud vertikaalkokkuleppes nähakse ette, et kokkuleppe lõpetamisest teatada sooviv tarnija peab esitama kirjaliku teatise ning lõpetamist üksikasjalikult, objektiivselt ja arusaadavalt põhjendama, et tarnija ei saaks turustaja või remonditöökojaga sõlmitud vertikaalkokkulepet lõpetada tegevuse tõttu, mida käesolev määrus ei pruugi piirata.
5. Erandit kohaldatakse tingimusel, et uute mootorsõidukite tarnija ning turustaja või volitatud remonditöökoja vahel sõlmitavas vertikaalkokkuleppes nähakse ette, et:
 - a) kokkuleppe sõlmitakse vähemalt viieks aastaks; sel juhul kohustub iga kokkuleppepool teatama teisele poolele vähemalt kuus kuud ette, kui ta ei kavatse kokkulepet pikendada;
 - b) kokkuleppe sõlmitakse määramata ajaks; sel juhul on seaduslik etteteatamistähtaeg mõlemale kokkuleppepoolele vähemalt kaks aastat; seda tähtaega lühendatakse vähemalt ühe aastani, kui:
 - i) tarnija on seaduse või erikokkuleppe kohaselt kohustatud maksma kokkuleppe lõpetamisel asjakohast hüvitist,või
 - ii) tarnija lõpetab kokkuleppe, kuna see on vajalik terve võrgu või selle olulise osa ümberkorraldamiseks.
6. Erandit kohaldatakse tingimusel, et vertikaalkokkulepete kohaselt on mõlemal kokkuleppepoolel õigus pöörduda lepingujärgsete kohustuste täitmist käsitlevates vaidlustes sõltumatu eksperdi või vahekohtuniku poole. Sellised vaidlused võivad muu hulgas käsitleda järgmist:
 - a) tarnekohustused;
 - b) müügiplaanide seadmine ja saavutamine;
 - c) varudega seotud nõuete täitmine;
 - d) mootorsõidukinäidiste pakkumise või kasutamisega seotud kohustuse täitmine;
 - e) eri sõidukimarkide müügitingimused;
 - f) küsimus, kas tegutsemine asukohas, milleks puudub luba, piirab mootorsõidukite (v.a sõidua autod ja väikesed tarbesõidukid) turustaja võimalusi oma äritegevust laiendada, või
 - g) küsimus, kas kokkuleppe lõpetamine teatistes esitatud põhjendustel on õigustatud.Esimeses lauses nimetatud õigus ei piira kõigi kokkuleppepoolte õigust pöörduda taotlusega siseriikliku kohtu poole.

(...)

Määruse artikli 3 nelja ülejäänud üldtingimuse eesmärgiks on tagada suhteliselt stabiilne lepinguline raamistik, milles uute sõidukite müüjad või remonditeenuste osutajad saavad jõuliselt konkureerida. Määruses nõutakse, et olemas oleks õigus anda diilerfirma või volitatud remonditöökoda ning kõik asjaomased õigused ja kohustused üle sõidukimargi

võrgustiku teisele liikmele⁵¹, kohustus põhjendada lepingu lõpetamist⁵², õigus pöörduda lepinguliste vaidluste lahendamiseks vahekohtuniku poole⁵³ ja miinimumkestus i) tähtajalistele lepingutele ii) lepingu mitteuuendamisest või lõpetamisest etteteatamise tähtajale⁵⁴. Määrusega 1475/95 ei olnud kohustust põhjendada lepingu lõpetamist ning õiguste ja kohustuste ülemineku võimalust ette nähtud.

8. küsimus: Kas kokkuleppele, mis ei vasta lepingulise kaitse osas määruse üldtingimustele, võib teha üksikerandi?

Kui selle sektori vertikaalkokkulepe näol on tegemist artikli 81 lõikes 1⁵⁵ mainitud kokkuleppega ja määrust ei kohaldata, saavad pooled vältida kokkuleppe tühisust artikli 81 lõike 2 kohaselt, kui nad täidavad üksikerandi nõudeid artikli 81 lõike 3 kohaselt. Kui määrus ei kohaldu, tuleb artikli 81 kohaldamisega seoses arvesse võtta kokkuleppes leiduvate piiravate sätete tervikkombinatsiooni.

Lepingulise kaitse üldtingimuste kasutuselevõtt on osa teiste majandussektorite omadest rangematest eriomastest eeskirjadest, mis komisjon selle sektori jaoks on kavandanud. See põhineb komisjoni kogemustel, et stabiilne lepinguline raamistik laseb tarbijatel osa saada turustamise positiivsetest aspektidest ja kulude kokkuhoiust⁵⁶. Seetõttu peaks üksikerandit taotlev pool näitama, miks aitab vastavate sätete puudumine vertikaalkokkuleppes tema konkreetsel juhtumil saavutada artikli 81 lõikes 3 viidatud positiivseid mõjusid või ei sega nende saavutamist.

9. küsimus: Kas kõik määruse reguleerimisalasse kuuluvad vertikaalkokkulepped peavad grupierandist kasu saamiseks vastama kõikidele lepinguliste küsimustega seotud tingimustele?

Õigus pöörduda oma lepinguliste kohustuste täitmisega seotud vaidluste lahendamiseks sõltumatu eksperdi või vahekohtuniku poole, nagu on sätestatud artikli 3 lõikes 6, kehtib kõikide määruse reguleerimisalasse kuuluvate vertikaalkokkulepete suhtes. Artikli 3 lõigetes 3 ja 4 sätestatud lepingulise kaitse tingimused kehtivad piiravate kokkulepete suhtes, mille pooleks on turustajad või remonditöökojad. Artikli 3 lõikes 5 sätestatud asjaomane üldtingimus lepingute ja etteteatamistähtaegade miinimumkestuse kohta kehtib ainult uute mootorsõidukite tarnijate ja nende turustajate või volitatud remonditöökodade vaheliste kokkulepete suhtes.

⁵¹ Artikli 3 lõige 3.

⁵² Artikli 3 lõige 4.

⁵³ Artikli 3 lõige 6.

⁵⁴ Artikli 3 lõige 5.

⁵⁵ Vt eespoolt 7. küsimust .

⁵⁶ Preambula punktid 1 ja 4.

10. küsimus: Kas tarnija võib piirata õiguste ja kohustuste üleminekut tarnija võrgustiku teisele liikmele, kui selle teise liikme tegevusala ei ole sama kui oma ettevõtet müüval liikmel?

Jah. Määrus soodustab konkurentsi ja turuintegratsiooni, muutes ettevõtete omandamise kergemaks neile uutele omanikele, kes on turustus- või remondivõrgustiku liikmed⁵⁷. Sellised uued omanikud täidavad tarnija poolt mujal kehtestatud kriteeriume ja saavad seega kasu eeldusest, et nad täidavad neid kriteeriume ka võrgustiku müüva liikme äritegevuse osas. Näiteks valiku- või müügikriteeriumide erinevusi samal alal tegutsevate võrgustikuliikmete vahel, isegi kui see toimub teistes liikmesriikides, ei tohi kasutada õiguste ja kohustuste ülemineku takistamiseks. Ent sellist eeldust ei pruugi olla, kui omandaja ja müüja tegevused, nagu uute mootorsõidukite müük ja nende remontimine, on täiesti erinevad. Seetõttu ei keela määrus tarnijatel sellistel juhtudel üleminekuid takistada.

⁵⁷ Artikli 3 lõige 3. Vt preambula punkti 10, mis käsitleb üleminekut “turustussüsteemi kuuluvatele ... sama liiki ettevõtjatele”.

4.4. Raskekujulised piirangud (artikkel 4)

Artikkel 4

Raskekujulised piirangud

(Uute mootorsõidukite, remondi- ja hooldusteenuste ning varuosade müüki käsitlevad raskekujulised piirangud)

1. Erandit ei kohaldata vertikaalkokkulepete suhtes, mille eesmärgiks on otseselt või kaudselt, üksikult või muude poolte kontrolli all olevate teguritega kombineeritult:
 - a) piirata turustaja või remonditöökoja võimalust määrata kindlaks oma müügihind, ilma et see piiraks tarnija võimalust kehtestada maksimaalne müügihind või soovituslik müügihind tingimusel, et poolte surve või nende pakutud stiimulite põhjal ei ulatu need fikseeritud või minimaalse müügihinnani;
 - b) piirata territooriume või kliente, kellele turustaja või remonditöökoda võib lepingujärgseid kaupu või teenuseid müüa; erandit kohaldatakse siiski järgmistel juhtudel:
 - i) aktiivse müügi piiramine territooriumil või klientide gruppide, mille osas tarnija on jätnud endale ainuõiguse või loovutanud selle teisele turustajale või remonditöökojale, kui selline piirang ei piira turustaja või remonditöökoja klientide läbimüüki;
 - ii) hulgimüügi tasandil tegutsevate turustajate müügi piiramine lõppkasutajatele;
 - iii) valikulise turustussüsteemi liikmete poolt volitamata turustajatele suunatud uute mootorsõidukite ja varuosade müügi piiramine valikulist turustamist kasutavatel turgudel kooskõlas punkti i sätetega;
 - iv) ostja piiramine teiste toodete valmistamiseks tarnitud komponentide müügil klientidele, kes kasutaksid neid tarnija pakutavate toodetega samalaadsete kaupade valmistamiseks;
 - c) piirata tarnijate või remonditöökodade vahelist risttarnimist valikulises turustussüsteemis, sealhulgas tarnijate või remonditöökodade vahel, kes tegutsevad eri kaubandustasanditel;
 - d) piirata uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite, igat liiki mootorsõidukite varuosade ning igat liiki mootorsõidukite remondi- ja hooldusteenuste aktiivset või passiivset müüki jaemüügitasandil tegutsevate valikulise turustussüsteemi liikmete poolt lõppkasutajatele turgudel, kus kasutatakse valikulist turustamist. Erandit kohaldatakse kokkulepete suhtes, mis keelavad valikulise turustussüsteemi liikmel tegutseda asukohas, milleks puudub luba. Erandi kohaldamine sellise keelu suhtes toimub siiski vastavalt artikli 5 lõike 2 punktile b;
 - e) piirata uute mootorsõidukite (v.a sõiduautod ja väikesed tarbesõidukid) aktiivset või passiivset müüki jaemüügitasandil tegutsevate valikulise turustussüsteemi liikmete poolt lõppkasutajatele turgudel, kus kasutatakse valikulist turustamist, ilma et see piiraks tarnija õigust keelata selle süsteemi liikmel tegutseda asukohas, milleks puudub luba;
- (Ainult uute mootorsõidukite müüki käsitlevad raskekujulised piirangud)*
- f) piirata turustaja võimalust müüa uusi mootorsõidukeid, mis vastavad tema lepingujärgsesse sortimenti kuuluvatele mudelitele;
 - g) piirata turustaja võimalust sõlmida remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks allhankaleping volitatud remonditöökodadega, ilma et see piiraks tarnija võimalust nõuda, et turustaja esitaks lõppkasutajatele enne müügilepingu sõlmimist kõnealuse volitatud remonditöökoja (kõnealuste volitatud remonditöökodade) nime ja aadressi ning, kui need remonditöökojad ei asu müügikoha läheduses, teataks lõppkasutajatele, kui kaugel kõnealune remonditöökoda asub; sellised kohustused võib kehtestada üksnes juhul, kui samasugused kohustused kehtestatakse ka turustajatele, kelle remonditöökoda ei asu müügikohaga samal territooriumil;

(Ainult remondi- ja hooldusteenuste ning varuosade müüki käsitlevad raskekujulised piirangud)

- h) piirata volitatud remonditöökoja võimalust piirduda oma tegevuses ainult remondi- ja hooldusteenuste pakkumise ning varuosade turustamisega;
 - i) piirata mootorsõidukite varuosade müüki valikulise turustussüsteemi liikmete poolt sõltumatutele remonditöökodadele, kes kasutavad neid osi mootorsõidukite remondis ja hoolduses;
 - j) piirata originaalvaruosade või samaväärse kvaliteediga varuosade, remondivahendite või diagnostikaseadmete ja muude seadmete tarnija ja mootorsõidukite tootja kokkuleppe kohaselt tarnija võimalust müüa neid kaupu või teenuseid volitatud või sõltumatutele turustajatele või volitatud või sõltumatutele remonditöökodadele või lõppkasutajatele;
 - k) piirata turustaja või volitatud remonditöökoja võimalust hankida originaalvaruosi või samaväärse kvaliteediga varuosi tema valitud kolmandalt ettevõtjalt ning kasutada neid mootorsõidukite remondis ja hoolduses, ilma et see piiraks uute mootorsõidukite tarnija võimalust nõuda tema tarnitud originaalvaruosade kasutamist garantiiremondi, tasuta teenuste ja taastustööde puhul;
 - l) piirata mootorsõidukite tootja, kes kasutab sõidukiosi mootorsõiduki esialgsel kokkupanemisel, ning selliste sõidukiosade tarnija vahelise kokkuleppe kohaselt tarnija võimalust märgistada tarnitud sõidukiosad või varuosad tõhusalt ja nähtaval viisil oma kaubamärgi või logoga.
2. Erandit ei kohaldata juhul, kui mootorsõidukite tarnija keeldub tagamast sõltumatutele ettevõtjatele juurdepääsu tehnilistele andmetele, diagnostika- ja muudele seadmetele, töövahenditele, sealhulgas asjakohasele tarkvarale, või väljaõppele, mis on vajalik mootorsõidukite remondiks ja hoolduseks või keskkonnakaitsemeetmete rakendamiseks.
- Selline juurdepääs hõlmab eelkõige mootorsõidukite elektrooniliste kontrolli- ja diagnostikasüsteemide piiramatut kasutamist, nende süsteemide programmeerimist tarnija tavapärase menetluse kohaselt, remondi ja väljaõppega seotud juhiseid ning diagnostika- ja tehnohooldusvahendite ja -seadmete kasutamiseks vajalikku teavet.
- Sõltumatute ettevõtjate juurdepääs tuleb tagada mittediskrimineerival, kiirel ja proportsionaalsel viisil ning teave tuleb esitada kasutuskõlblikus vormis. Kui kõnealune teave on kaitstud intellektuaalomandi õigusega või see kujutab endast oskusteavet, ei tohi juurdepääsu tagamisest keelduda ühelgi õigusvastasena käsitletaval viisil.
- Käesoleva lõike kohaldamisel käsitletakse sõltumatu ettevõtjana ettevõtjaid, kes on otseselt või kaudselt seotud mootorsõidukite remondi või hooldusega, eelkõige sõltumatuid remonditöökodasid, remondiseadmete ja -vahendite tootjaid, varuosade sõltumatuid turustajaid, tehniliste andmete avaldajaid, autoklubisid, maanteeabi teenuseid pakkuvaid ettevõtjaid, kontrolli- ja katseteenuseid pakkuvaid ettevõtjaid ning remonditöökodadele väljaõpet pakkuvaid ettevõtjaid.

Määruse artiklis 4 on loetletud 13 tõsist konkurentsipiirangut (raskekujulised piirangud). Ühe või enama sellise piirangu leidumine kokkuleppes tooks automaatselt kaasa grupierandist ilmajäämise terve kokkuleppe ja mitte ainult asjaomase vertikaalpiirangu osas. EÜ konkurentsieeskirjade jõustamisel peab komisjon raskekujulisi piiranguid sisaldavale vertikaalkokkuleppele üksikerandi tegemist ebatõenäoliseks⁵⁸.

⁵⁸ Suunised vertikaalpiirangute kohta, punkt 46.

11. küsimus: Kas samasugune raskekujuline piirang võib esineda erineval moel?

Kõrvalehoidmise vältimiseks on raskekujulised piirangud määruses määratletud kui sätted, mille eesmärgiks on otseselt või kaudselt, üksikult või muude poolte kontrolli all olevate teguritega kombineeritult piirata teatud võimalusi⁵⁹ või teatud müügiliiki⁶⁰. See lai määratlus viitab, et raskekujulise piiranguga võib olla tegemist ühe või enama kaudse meetodi rakendamisel ja praktikas võib sellel olla sarnane konkurentsi kahjustav tagajärg kui kõnealuse piirangu sõnaselgel lisamisel kirjalikku lepingusse. Raskekujulised piirangud võivad muidugi võtta otseste keeldude kuju, kuid võivad seisneda ka piirangutes, pärssivates finantsstiimulites, surve avaldamises või teatud tegevuste või tehingute tõkestamises. Preambula punktides 12–26 on sätestatud mõned paljudest võimalikest näidetest kokkulepete või praktikate kohta, mis võivad määruse tähenduses kaudselt raskekujuliseks piiranguks olla⁶¹.

Näiteks võivad raskekujulisteks piiranguteks osutuda mitmed preambula punktides 16 ja 17 loetletud praktikad, mis piiravad kaudselt turustaja aktiivset või passiivset müüki.

(...)

NING ARVESTADES, ET:

(...)

- 16) kui tarnijad kehtestavad piirangud turustajate müügi suhtes muudes liikmesriikides asuvatele lõppkasutajatele, näiteks tehes turustajale makstava tasu või ostuhinna sõltuvaks sõidukite sihtkohast või lõppkasutajate elukohast, vastab see kaudsele müügipiirangule. Kaudseks müügipiiranguks on ka näiteks tarnekvoodid, mis on kehtestatud muu territooriumi kui ühisturu põhjal olenemata sellest, kas need on seotud müügiplaanidega. Kaudsele müügipiirangule vastavad ka sõidukite sihtkohal põhinevad soodustuste süsteemid või toodete diskrimineeriv tarnimine turustajatele toodete puuduse korral või muudel asjaoludel;

(...)

- 17) vertikaalkokkulepped, mis ei kohusta tarnija turustussüsteemi kuuluvaid volitatud remonditöökodasid täitma ühisturul müüdud vastavat marki mootorsõidukite puhul garantiitingimusi, osutama tasuta teenuseid ja tegema taastustöid, vastavad kaudsele müügipiirangule ning nende suhtes ei tohiks erandit lubada. [...] Võimaldamaks mootorsõidukite turustajate müüki lõppkasutajatele kogu ühisturul, tuleks erandit kohaldada ainult selliste turustuskokkulepete suhtes, mis kohustavad tarnija võrku kuuluvaid remonditöökodasid osutama lepingujärgsete kaupade suhtes remondi- ja hooldusteenuseid olenemata sellest, kas neid kaupu müüakse ühisturul;

(...)

12. küsimus: Mis on aktiivne ja passiivne müük?

Aktiivne müük tähendab aktiivset pöördumist üksiklientide poole näiteks otsepostituste või külastuste, ajakirjanduses avaldatud kuulutuste või muude diileri või remonditöökoja tegevuskohas tavaliselt mittekättesaadavate või mittekasutatavate reklaamiviiside abil⁶²,

⁵⁹ Artikli 4 lõike 1 punktid a, f, g, h, j, k ja l.

⁶⁰ Artikli 4 lõike 1 punktid b, c, d, e ja i.

⁶¹ Vt ka 6. küsimuses toodud näiteid.

⁶² Ainuõiguslikul müügiterritooriumil põhineva turustussüsteemi puhul peetakse ainuõiguslikuks müügiterritooriumiks tegevuskohta.

või teises asukohas lao või müügi- või tarnekoha avamine klientide või nende vahendajatega ärisuhete soodustamiseks.

Passiivne müük tähendab klientide või nende volitatud vahendajate omaalgatuslikele järelepäringutele vastamist, k.a mootorsõidukite või varuosade tarnimist neile klientidele või vahendajatele. Diileri või remonditöökoja tegevuskohas tavaliselt kättesaadavad või kasutatavad üldised kuulutused või reklaamid ajakirjanduses on passiivse müügi meetodid.

4.5. Eritingimused (artikkel 5)

Artikkel 5

Eritingimused

1. Uute mootorsõidukite, remondi- ja hooldusteenuste ning varuosade müügi puhul ei kohaldata erandit järgmiste vertikaalkokkulepetes sisalduvate kohustuste suhtes:
 - a) otsesed või kaudsed konkurentsikeelukohustused;
 - b) otsesed või kaudsed kohustused, mis piiravad volitatud remonditöökoja võimalust pakkuda remondi- ja hooldusteenuseid konkureerivate tarnijate pakutavate sõidukite puhul;
 - c) otsesed või kaudsed kohustused, mille tõttu turustussüsteemi liikmed ei saa müüa teatavate konkureerivate tarnijate pakutavaid mootorsõidukeid või varuosid või pakkuda nende puhul remondi- ja hooldusteenuseid;
 - d) otsesed või kaudsed kohustused, mille tõttu turustaja või volitatud remonditöökoda ei saa pärast kokkuleppe lõpetamist toota, osta, müüa või edasi müüa mootorsõidukeid või pakkuda remondi- ja hooldusteenuseid.
2. Uute mootorsõidukite müügi puhul ei kohaldata erandit järgmiste vertikaalkokkulepetes sisalduvate kohustuste suhtes:
 - (a) otsesed või kaudsed kohustused, mille tõttu jaemüüja ei saa müüa lepingujärgsete kaupadega või neile vastavate kaupadega seotud liisingteenuseid;
 - (b) valikuliselt turustussüsteemi kuuluvatele sõiduautode või väikeste tarbesõidukite turustajatele pandud otsesed või kaudsed kohustused, mis piiravad nende võimalust luua täiendavaid müügi- ja tarnekohti ühisturu muudes osades, kus kasutatakse valikulist turustamist.
3. Remondi- ja hooldusteenuste või varuosade müügi puhul ei kohaldata erandit otseste või kaudsete kohustuste suhtes, mis on seotud volitatud remonditöökoja tegevuskohaga, kus kasutatakse valikulist turustamist.

Artiklis 5 on loetletud seitse erikohustust, mille suhtes vastavalt määrusele erandit ei tehta. Kui selliseid kohustusi on võimalik kokkuleppe ülejäänud osast eraldada, kohaldatakse kokkuleppe ülejäänud osa suhtes ikkagi grupierandit. Eritingimustega välistatakse nii otsesed kui kaudsed moodused selliste kohustuste konkurentsivastaste tagajärgede saavutamiseks.

4.5.1. Mitme sõidukimargi müümine

Määrus püüab tagada turulepääsu ning võimaldada eelkõige diileritel ja remonditöökodadel müüa ja remontida erinevate tarnijate sõidukeid, st tegeleda mitme sõidukimargiga. Artikliga 5 jäetakse grupierandi alt välja sellele eesmärgile vastupidised

kohustused. Sõidukite müügi, remondi- ja hooldusteenuste või varuosade osas ei hõlma määrus mis tahes kaudseid või otseseid konkurentsikeelukohustusi. Paljudel juhtudel ei konkureeri üht marki mootorsõidukitele remondi- ja hooldusteenuste osutamine selliste teenuste osutamisega teist marki sõidukile. Et võimaldada volitatud remonditöökodadel remontida eri marki sõidukeid, täiendab konkurentsikeelukohustusi välja jätvat eritingimust teine tingimus, mis jätab grupierandi alt välja kõik kohustused, mis piiravad volitatud remonditöökodade võimalusi osutada selliseid teenuseid konkureerivate tarnijate sõidukitele⁶³.

Artikkel 1

Mõisted

1. Käesolevas määruks kasutatakse järgmisi mõisteid:

(...)

- b) *konkurentsikeelukohustus* – otsene või kaudne kohustus, mille tõttu ostja ei valmista, osta, müü ega müü edasi kaupu või teenuseid, mis konkureerivad lepingujärgsete kaupade või teenustega, või ostja otsene või kaudne kohustus osta tarnijalt või tarnija määratud ettevõtjalt rohkem kui 30% kõigist ostja ostetud lepingujärgsetest kaupadest, neile vastavatest kaupadest või teenustest ning nende asendajatest asjaomasel turul, arvatuna eelmise kalendriaasta ostude väärtuse põhjal. Turustaja kohustus müüa teistelt tarnijatelt pärinevaid mootorsõidukeid müügisalongi eraldi osas, et vältida sõidukimarkide segiajamist, ei kujuta endast konkurentsikeelukohustust käesoleva määruks tähenduses. Turustaja kohustust omada konkreetsete sõidukimarkide müügiga tegelevaid töötajaid käsitletakse käesoleva määruks tähenduses konkurentsikeelukohustusena, välja arvatud juhul, kui turustaja teeb otsuse võtta tööle konkreetsete sõidukimarkide müügiga tegelevad töötajad ja tarnija katab kõik sellest tulenevad lisakulud; (...)

Konkurentsikeelukohustused on eelkõige kohustused, mis muudavad kasu või ergutavad stiimulid selgelt sõltuvaks sellest, et võrgustiku liige müüb ainult tarnija kaupu või ei müü lepingujärgsete kaupadega konkureerivaid kaupu.

Määrus välistab otsesed või kaudsed kohustused, mis sunnivad turustajaid või remonditöökodasid ostma rohkem kui 30% sama asjaomase turuga seotud sõidukitest või varuosadest üheltainsalt tarnijalt. Ent see ei tähenda siiski, et turustajalt või remonditöökodalt saab nõuda kindlaksmääratud koguste (kuni 30% ulatuses ostudest) ostmist otse tarnijalt. See võib samu kaupu osta ka muudest tarnija poolt määratud allikatest nagu mis tahes muult turustusvõrku kuuluvalt ettevõtjalt. Grupierand hõlmab üldiseid kohustusi või nõudeid, mis objektiivselt võttes ei takista tarnija võrgustiku liikmetel osta 70% vajaminevatest asendatavatest kaupadest või teenustest teistelt tarnijatelt, kes toodavad konkureerivaid kaupu⁶⁴. Kuni turulepääs ei ole konkureerivatele tarnijatele suletud, ei tekita sellised kohustused konkurentsiprobleeme. Näiteks kujutavad lojaalsusepõhised hinnavähendid, mis põhinevad ostja ostude teatud osakaalul (suuremal kui 30%) kaudset konkurentsikeelukohustust, absoluutsete müügiimahtude põhjal hinna alandamine, mis on seotud mastaabisäästuga, aga mitte. Vaidlused selle üle, kas otsesed või kaudsed konkurentsikeelukohustused tõkestavad konkreetsetel juhtudel eri

⁶³ Artikli 5 lõike 1 punktid a ja b.

sõidukimarkide müümist, võib suunata lahendamiseks sõltumatule kolmandale osapoolle või vahekohtunikule⁶⁵.

13. küsimus: Kas aastaste ostude 30%-ne piir takistab ostjaid ainult ühelt tarnijalt kaupu ostmast?

Ei. See konkurentsikeelukohustus on seotud diileri või remonditöökoja vabadusega osta ja müüa edasi konkureerivaid tooteid. Määrusega on sätestatud ainult see, et grupierandit ei kohaldata otseste või kaudsete kohustuste suhtes, mis mõjutavad või kohustavad turustajat ostma rohkem kui 30% mingist vajaminevast kaubast ühelt tarnijalt. Otseste või kaudsete konkurentsikeelukohustuste 30%-ne piir peaks seega võimaldama neil võrgustiku liikmetel, kes seda soovivad, osta ja müüa vähemalt kolme erineva konkureeriva tarnija kaupu. Erandit ei jäeta kohaldamata, kui turustaja või remonditöökoda otsustab vabatahtlikult üheainsa tarnija kaupu müüa.

14. küsimus: Kas tarnija võib kehtestada eritingimusi oma mootorsõidukite müügile mitme sõidukimargi turustaja poolt?

Grupierand ei laiene enam konkureerivate mootorsõidukite müügiga seonduvatele kohustustele, mis olid määruse 1475/95 kohaselt lubatud, näiteks iga sõidukimargi jaoks eraldi müügiruumide ja juhtimise nõudmine või iga sõidukimargi müümine eraldiseisva juriidilise isiku kaudu⁶⁶. Määrus hõlmab sellegipoolest nõudeid müüa eri marki sõidukeid ühe müügisalongi eraldi osades. Samuti hõlmab see olukordi, kus diiler otsustab palgata konkreetse sõidukimargiga tegeleva personali ja tarnija kannab kõik sellega seotud lisakulud⁶⁷. Ent määrus ei hõlma siiski veel mingi soodustuse andmist lisaks sellise personali palkamise kulude katmisele. Määrus laieneb ka kohustusele panna müügisalongis välja kogu mootorsõidukite sortiment, juhul kui see ei takista teiste tarnijate mootorsõidukite esitlemist või müüki või ei muuda nimetatud sõidukite esitlemist või müüki põhjendamatult raskeks⁶⁸.

15. küsimus: Kas määrus hõlmab konkurentsikeelukohustusi, millega ostja nõustub vastutasuks selle eest, et tarnija annab ostjale kaubanduskrediidi või investeerib otse ostja äriruumidesse või seadmetesse?

Erinevalt määrusest 2790/1999⁶⁹ ei hõlma määrus teatud kestusega konkurentsikeelukohustusi ega anna erandit tarnija omandis olevates või temalt üüritud ruumides ja tema kinnistul müüdavate kaupade või osutatavate teenuste suhtes. Samuti ei ole hõlmatud osalised investeeringud sellistesse ruumidesse või seadmetesse ega muud

⁶⁴ Artikli 4 lõike 1 punktid b ja c.

⁶⁵ Artikli 3 lõike 6 punkt e.

⁶⁶ Määruse 1475/95 artikli 3 lõige 3.

⁶⁷ Artikli 1 lõike 1 punkt b.

⁶⁸ Preambula punkt 27.

⁶⁹ Artikli 5 punkt a ja artikli 1 lõike 1 punkt b.

finantseerimisliigid, mida tarnija kasutab konkureerivate sõidukimarkide või toodete müügi tõkestamiseks. Ent näiteks määrdeainete ostmiseks võetud kaubanduskrediidid, mida võidakse igal ajahetkel tagasi maksta ja mis ei tõkesta ei otseselt ega kaudselt konkureerivate kaupade müümist ostja poolt, ei ole konkurentsikeelukohustused.

4.5.2. Valikulisse turustussüsteemi kuuluvate volitatud turustajate või remonditöökodade asukoht

Mis tahes piirangud volitatud remonditöökodade vabadusele avada oma töökojad sellises ühisturu piirkonnas, kus kohaldatakse valikulist turustamist, olgu siis kvantitatiivset või kvalitatiivset, jäävad määruse reguleerimisalast välja⁷⁰. Lisaks sellele ei laiene määrus alates 1. oktoobrist 2005 mis tahes piirangule sõiduautode või väikeste tarbesõidukite volitatud turustaja suhtes, kes omal vabal tahtel rajab täiendavaid müügi- või tarnekohti sellises ühisturu piirkonnas, kus kasutatakse valikulist turustamist, olgu siis kvantitatiivset või kvalitatiivset. Asukohaklauslite kasutamine selliste sõidukite turustuskokkulepetes läheb seega määrusega tulevikus vastuollu.

Artikkel 1

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

(...)

- o) *sõiduauto* – reisijateveoks ettenähtud mootorsõiduk, millel on lisaks juhiistmele kõige rohkem kaheksa istekohta;
- p) *väike tarbesõiduk* – kauba- või reisijateveoks ettenähtud mootorsõiduk, mille täismass ei ületa 3,5 tonni; kui mõnda väikest tarbesõidukit müüakse ka mudelina, mille täismass ületab 3,5 tonni, käsitletakse kõiki selle sõiduki mudeleid väikeste tarbesõidukitena; (...)

16. küsimus: Milliste sõidukiliikide puhul lubab määrus endiselt asukohaklauslite kasutamist?

Vabadus rajada täiendavaid müügikohti on seotud alla 3,5-tonnise täismassiga sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite müügiga valikulise turustussüsteemi kaudu. Kui valikturustussüsteemi kuuluvad tarbesõidukite turustajad müüvad väikeste tarbesõidukite mudeleid, mida on olemas nii alla kui üle 3,5-tonnise täismassiga, ei hõlma määrus ka nende mudelitega seotud asukohaklausleid. Ent lubatud on asukohaklauslid, mis piiravad täiendavate müügikohtade avamist muude mootorsõidukite, nagu veoautode ja busside, jaoks⁷¹.

⁷⁰ Artikli 5 lõige 3. Vt ka valikulise turustamise mõistet artikli 1 lõike 1 punktides f, g ja h.

⁷¹ Artikli 4 lõike 1 punkt d ja artikli 5 lõike 2 punkt b sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kohta ning artikli 4 lõike 1 punkt e teiste mootorsõidukite kohta.

17. küsimus: Kas määruse eritingimustega vastuolus olevad kohustused võivad täita üksikerandi tingimusi?

Määruses sätestatud eritingimusi on rohkem ja need on rangemad kui määruse 2790/1999 või eelnevate mootorsõidukisektori grupierandi määruste 1475/95 ja 123/85 omad⁷². Et tagada artikli 81 lõike 3 nõuete täitmist, välistatakse artiklis 5 sätestatud eritingimustega mitmed kohustused, mille suhtes teiste nimetatud määrustega erand antakse või anti. Asetades mootorsõidukite sektori vertikaalkokkulepped nõudlikumasse õiguslikku raamistikku antakse määrusega mõista, et artikliga 5 vastuolus olevad kohustused võivad tekitada tõsiseid konkurentsiprobleeme, millele saab hinnangu anda ainult igal üksikul juhtumil eraldi. Ettevõtjaid julgustatakse ise hinnangut andma ja selleks leiavad nad juhtnööre komisjoni Suunistest vertikaalpiirangute kohta, mis osutavad, millist poliitikat komisjon üksikjuhtumite hindamisel järgib⁷³.

4.6. Grupierandi tühistamine (artikkel 6)

Artikkel 6

Käesoleva määrusega antud erandi tühistamine

1. Komisjon võib käesoleva määrusega antud erandi tühistada vastavalt määruse nr 19/65/EMÜ artikli 7 lõikele 1, kui ta mingil konkreetsel juhul leiab, et käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvatel vertikaalkokkulepetel on tagajärgi, mis on vastuolus asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 sätestatud tingimustega, eelkõige juhul, kui:
 - (a) konkureerivate tarnijate või ostjate poolt rakendatavate samalaadsete vertikaalpiirangute paralleelsete võrgustike kumulatiivne mõju piirab märkimisväärselt juurdepääsu asjaomasele turule või konkurentsi sellel turul, või
 - (b) konkurents on piiratud turul, kus ühel tarnijal puudub tõhus konkurents teiste tarnijatega, või
 - (c) lepingujärgsete kaupade või neile vastavate kaupade hinnad ja tarnetingimused on eri geograafilistel turgudel märkimisväärselt erinevad, või
 - (d) ühel geograafilisel turul kasutatakse diskrimineerivaid hindu või tarnetingimusi.
2. Kui mõnel konkreetsel juhul on vertikaalkokkulepetel, mille suhtes kohaldatakse erandit, asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 sätestatud tingimustega vastuolus olev mõju liikmesriigi territooriumil või osal sellest, ja kui sellise territooriumi näol on tegemist selgepiirilise geograafilise turuga, võib asjaomase liikmeriigi pädev asutus tühistada käesoleva määruse alusel antud erandi kõnealuse territooriumi osas lõikes 1 sätestatud tingimustel.

Komisjon ja teatud juhtudel ka liikmesriigi konkurentsiamet võivad erandi üksikute kokkulepete suhtes tühistada, kui leiavad, et eriomaste asjaolude tõttu ei ole artikli 81 lõikes 3 sätestatud tingimused täidetud.

⁷² Vt preambula punkte 1-4.

⁷³ Suunised vertikaalpiirangute kohta, VI jaotis. Üksikjuhul toimimise põhimõtted.

18. küsimus: Millistel asjaoludel võib komisjon määrusega antud erandi tühistada?

Artikkel 6 sisaldab mittetäielikku nimekirja asjaoludest, mille korral komisjon võib kasutada oma õigust tühistada grupierand teatavate vertikaalkokkulepete suhtes. Need annavad tarnijatele ja turustajatele aimu, millised asjaolud või käitumine võivad panna komisjoni grupierandit ära võtma. Ent täpsed tasemed, mille juures näiteks piiratud juurdepääs asjaomasele turule või seal esinev tõhus konkurents võivad viia selleni, et üks või mitu artikli 81 lõige 3 neljast kumulatiivsest tingimusest ei ole täidetud, on võimalik kindlaks teha ainult iga juhtumit eraldi hinnates. Komisjoni Suunised vertikaalpiirangute kohta tutvustavad komisjoni ja liikmesriikide poolse tühistamise korda ja sisu⁷⁴.

4.7. Asjaomasel turul määruse kohaldamata jätmine (artikkel 7)

Artikkel 7

Määruse kohaldamata jätmine

1. Määruse nr 19/65/EMÜ artikli 1 punkti a kohaselt võib komisjon määrusega teatada, et kui samalaadsete vertikaalpiirangute paralleelsed võrgustikud hõlmavad üle 50% asjaomasest turust, ei kohaldata käesolevat määrust vertikaalkokkulepete suhtes, mis sisaldavad kõnealust turgu puudutavaid konkreetseid piiranguid.
2. Lõikes 1 sätestatud hakatakse kohaldama kõige varem üks aasta pärast määruse vastuvõtmist.

19. küsimus: Millistel asjaoludel võib asjaomasel turul määruse kohaldamata jätta?

Vastavalt määrusele võib aga ei pea komisjon kumulatiivse mõju korral kohaldamata jätta grupierandi teatud vertikaalpiirangute suhtes. See, kui sarnaste vertikaalpiirangute paralleelsed võrgud hõlmavad rohkem kui 50% asjaomasest turust, ei pea iseenesest kaasa tooma määruse kohaldamata jätmist. Samuti ei jäeta määrust tingimata kohaldamata vertikaalpiirangute suhtes tervikuna. Määrust võib kohaldamata jätta ka konkreetsete piirangute või sätete suhtes.

Näiteks kui rohkem kui 50% asjaomasel turul tegutsevatest tarnijatest määraksid kindlaks turustajate täpse koguarvu, kasutades kvantitatiivseid valikulisi turustussüsteeme, mille selgeks eesmärgiks on takistada turule pääsemast teatavaid turustajaid, kes suudaksid kõnealuseid sõidukeid kohaselt müüa, tähendaks see nii väiksemat sõidukimarkide vahelist kui ka margisisest konkurentsi. Turustajate arvuga seotud piirangute suhtes määruse kohaldamata jätmine võib olla tarbijate huvides. Kui grupierandit ei kohaldataks ainult selle kvantitatiivse kriteeriumi suhtes, tähendaks see, et erandit kohaldataks ikkagi valikulise turustamise ja kvantitatiivse valiku kriteeriumide, nagu näiteks minimaalse müügi kohustuste suhtes, mis piiravad turustajate arvu vähem otsesel viisil.

Analoogselt määrusele 2790/1999 on kohaldamata jätmiseks vaja võtta vastu eraldi määrus, millega jäetakse grupierand kohaldamata kõnealuste vertikaalpiirangute suhtes. Komisjoni Suunistes vertikaalpiirangute kohta on tutvustatud kohaldamata jätmise korda

⁷⁴ Suunised vertikaalpiirangute kohta, IV jaotis, punktid 71-79.

ja sisu⁷⁵. Ent ühtegi sellist eriomast määrust, millega käesolev määrus kohaldamata jäetakse, ei kohaldata varem kui üks aasta pärast selle vastuvõtmist⁷⁶.

4.8. Jõustumine ja üleminekuperiood (artiklid 12 ja 10)

Artikkel 12

Jõustumine ja kehtivusaja lõppemine

1. Käesolev määrus jõustub 1. oktoobril 2002.
2. Artikli 5 lõike 2 punkti b kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2005.
3. Käesolev määrus kehtib kuni 31. maini 2010.

Artikkel 10

Üleminekuperiood

EÜ asutamislepingu artikli 81 lõikes 1 sätestatud keeldu ei kohaldata ajavahemikus 1. oktoobrist 2002 kuni 30. septembrini 2003 nende kokkulepete suhtes, mis on 30. septembril 2002 juba jõus ja mis ei vasta käesolevas määruses sätestatud erandi tingimustele, kuid vastavad määruses (EÜ) nr 1475/95 sätestatud erandi tingimustele.

Määrust kohaldatakse 1. oktoobrist 2002 kuni 31. maini 2010. Uued kokkulepped, mis jõustuvad alates 1. oktoobrist 2002, peavad erandi saamiseks olema uue määrusega kooskõlas. Ent andmaks kõikidele ettevõtjatele aega kohandada olemasolevaid vertikaalkokkuleppeid, mis on kooskõlas määrusega 1475/95 ja mis on jõus ka pärast seda, kui määrusega 1475/95 ette nähtud erand 30. septembril 2002 kehtivuse kaotab, kohaldatakse selliste kokkulepete suhtes kuni 30. septembrini 2003 üleminekuperioodi, mille ajal uus määrus vabastab nad artikli 81 lõikes 1 sätestatud keelust⁷⁷. Kui sellised kokkulepped on 1. oktoobril 2003 jõus ja määruse kohaldamisega vastuolus, ei vabasta artikkel 10 neid enam artikli 81 lõikes 1 sätestatud keelust. Praktikas peavad kõik need kokkulepped ja nende asjaomased sätted erandi saamiseks määruse nõuetele vastama alates 1. oktoobrist 2003.

20. küsimus: Kuidas saab üleminekuperioodil lõpetada määrusega 1475/95 kooskõlas olevaid lepinguid?

Määrust 1475/95 kohaldata muu hulgas ainult tingimusel, et diileritele etteteatamise tähtaeg oli vähemalt kaks aastat, kompensatsiooni korral või võrgustiku või selle olulise osa reorganiseerimisel vähemalt aasta. Lahkarvamuste korral pidi vaidluste lahendamiseks pöörduma kolmanda poole eksperdi või vahekohtuniku poole või kohtu poole, kelle kompetentsi asi kuulus, et see teeks otsuse vastavalt siseriiklikule õigusele⁷⁸. Määruse kehtivusaja lõppemine 30. septembril 2002 ja selle asendamine uue määrusega

⁷⁵ Suunised vertikaalpiirangute kohta, IV jaotis, punktid 80-89.

⁷⁶ Määruses 2790/1999 sätestatud kuue kuu asemel.

⁷⁷ Vt jagu 5.3.8.

⁷⁸ Määruse 1475/95 artikli 5 lõike 2 punktid 2 ja 3.

ei tähenda iseenesest, et müügivõrk tuleks reorganiseerida. Pärast määruse jõustumist võib tootja sellegipoolest otsustada oma müügivõrku oluliselt reorganiseerida⁷⁹. Määrusega kooskõlas olemiseks ja seega üleminekuperioodist kasu saamiseks, tuleb lepingu tähtaegsest lõppemisest teatada ette kaks aastat, kui tegemist ei ole reorganiseerimisega või ei kohustuta maksma kompensatsiooni.

21. küsimus: Kas üleminekuajal esineb mingisuguseid vastuolusid määrusega kooskõlas olevate kokkulepetega antud õiguste ja määrusega 1475/95 kooskõlas olevate kokkulepetega antud õiguste vahel, pidades eriti silmas määrusega sisse viidud uuendusi?

Ei. Automaatne kaitse, mille üleminekuperiood annab, peaks tagama, et enne 1. oktoobrit 2003 ei sea määrus kahtluse alla õigusi või kohustusi, mis olid olemas 30. septembril 2002. Kuni 30. septembrini 2003 ei kohaldata artikli 81 lõikes 1 sätestatud keeldu „vanade lepingute” suhtes, mis täidavad kaks kumulatiivset tingimust, nimelt, et nende asjaomased sõnaselged sätted i) on jõus 30. septembril 2002 ja ii) vastavad määruses 1475/95 sätestatud erandi kohaldamise tingimustele.

22. küsimus: Kas diileri õigused teatud territooriumi suhtes seavad kahtluse alla ühe sõidukimargi jaoks volitatud remonditöökoja kandidaadi määramise üleminekuperioodil?

Ainult teatud asjaoludel. Näiteks võib remonditöökoda 19. detsembril 2002 soovida enda määramist teatud sõidukimargi volitatud remonditöökojaks teatud territooriumil, kus tarnija kohaldab kvalitatiivset valikulist turustussüsteemi, ja et tarnija talle selle sõidukimargi varuosi tarniks. Kui kokkuleppes, mis oli jõus 30. septembril 2002 ja on jõus ka 19. detsembril 2002, on sõnaselgelt sätestatud, et selle konkreetse sõidukimargi varuosi tarnitakse kõnealusel territooriumil ainult ühele turustussüsteemi kuuluvale diilerile⁸⁰, ei saa remonditöökoda kuni 1. oktoobrini 2003 väita, et selline säte rikub artiklit 81.

23. küsimus: Kas diilereid saab takistada üleminekuajal täiendavaid sõidukimarke müügile võtmast?

Ainult teatud asjaoludel. Näiteks 1. jaanuaril 2003 võib sõidukimargi A turustaja soovida müüa teise sõidukimargi B uusi mootorsõidukeid oma senistes ja ainsates müügiruumides, milles ta müüb sõidukimargi A uusi mootorsõidukeid. Kui tema kokkulepe tootjaga A, mis oli jõus 30. septembril 2002 ja on jõus ka 1. jaanuaril 2003, takistab tal sõnaselgelt müüa erinevat sõidukimarki samades ruumides⁸¹, ei saa turustaja kuni 1. oktoobrini 2003 väita, et selline säte rikub artiklit 81. Ent tootja A ei saa samade müügiruumide kasutamise vastu protestida, kui vanas kokkuleppes pole selle kohta sõnaselgeid sätteid.

⁷⁹ Vt jagu 5.3.8.

⁸⁰ Vt uue määruse artikli 5 lõiget 3 ja määruse 1475/95 artiklit 1.

⁸¹ Vt uue määruse artikli 5 lõike 1 punkti a ja artikli 1 lõike 1 punkti b ja määruse 1475/95 artikli 3 lõiget 3.

24. küsimus: Kas see, et täiendavad tooted, nagu näiteks määrdeained, ja täiendavad kokkulepped, nagu näiteks osaliste hulgimüüjatega sõlmitud, on määruse reguleerimisalasse toodud, põhjustab üleminekuajal konflikte selliste toodete ja kokkulepete suhtes määruse 2790/1999 alusel varem kasutatud korraga?

Ei. Kokkulepped seoses toodete või teenustega, mis varem ei kuulunud määruse 1475/95 reguleerimisalasse ja mis vastavad grupierandi määruses 2790/199 sätestatud erandi saamise tingimustele, ei ole normaalingimustes komisjoni jaoks artiklis 10 sätestatud üleminekuperioodil uue määruse jõustamisel prioriteediks. On tõenäoline, et selliste kokkulepete suhtes võidakse sellel perioodil kohaldada üksikerandit. Pärast üleminekuperioodi lõppu 30. septembril 2003 on nende olukord identne määruse 1475/95 alla kuulunud toodete ja kokkulepete omadega (vt eespoolt).

4.9. Järelevalve- ja hindamisaruanne (artikkel 11)

Artikkel 11

Järelevalve- ja hindamisaruanne

1. Komisjon jälgib korrapäraselt käesoleva määruse toimimist, pidades eelkõige silmas selle mõju:
 - (a) konkurentsile mootorsõidukite jaemüügis ja müügijärgses teeninduses ühisturul või selle asjakohastes osades;
 - (b) mootorsõidukite turustussektori struktuurile ja seal toimuvate koondumiste tasemele ning kaasnevat mõju konkurentsile.
2. Komisjon koostab käesoleva määruse kohta aruande hiljemalt 31. maiks 2008, võttes eelkõige arvesse artikli 81 lõikes 3 sätestatud tingimusi.

Komisjon teostab määruse toimimise üle korrapärast järelevalvet, pöörates erilist tähelepanu konkurentsimõjudele mootorsõidukite jaemüügis ja müügijärgses teeninduses ühisturul või selle asjaomastes osades⁸². See hõlmab ühtse turu hinnaerinevuste korrapärast jälgimist ja vajaduse korral määruse artiklites 6 ja 7 mainitud asjaolude eriomast uurimist. See hõlmab ka järelevalvet määruse mõju üle mootorsõidukite turustussektori struktuurile ja seal toimuvate koondumiste tasemele ning kaasnevate mõjude üle konkurentsile. Artikli 81 tulevase detsentraliseeritud kohaldamise kontekstis on oodata, et seda järelevalvet teostatakse tihedas koostöös siseriiklike konkurentsiametitega.

Nagu ka määruse 1475/95 puhul, hindab komisjon enne määruse kehtivusaja lõppu selle toimimist ja koostab aruande hiljemalt 31. maiks 2008.

⁸² Vt preambula punkti 38.

5. MÄÄRUSEGA ANTUD ÕIGUSED, KOHUSTUSED JA VÕIMALUSED

See peatükk vaatleb määrust küsimuste ja vastuste vormis erinevate huvitatud poolte, sh tarbijate vaatepunktist. Võimaluse korral on käsitletavat teemat varustatud ristviidetega käesoleva brošüüri teiste osade juurde, kus on toodud täpsem selgitus.

5.1. Tarbijad: tarbijate valikuvõimaluste suurendamine kooskõlas ühtse turu põhimõtetega

Vajadus suurendada turustussüsteemide eeliseid tarbijale on ühenduse mootorsõidukisektori alase poliitika keskmes. Konkurentsi tugevdamisega sõidukite müügil, -teeninduses ja -remondis ning varuosade müügil soodustab määrus 1400/2002 tarbijate valikuvõimalusi.

Kuigi määruse eesmärgiks ei ole hindade ühtlustamine, sisaldab see mitmeid meetmeid, mis lihtsustavad tarbijate võimalust kasutada ühtse turuga kaasneva õigusena ära erinevate liikmesriikide hinnaerinevusi ja osta sõiduk neile sobivas kohas. Eelkõige ei lange grupierandi alla enam enamike piirangutest vahendajate kasutamisele tarbijate poolt. Lisaks lihtsustavad uued eeskirjad diileritele aktiivse müügi ja täiendavate müügikohtade soodustamise ning Interneti kasutamise staatuse selgitamise teel kauba müümise tarbijatele ükskõik millises neile sobivas ühtse turu osas. Kättesaadavuse klausel, mis eelneva määruse 1475/95 kohaselt võimaldas tarbijatel osta oma kodumaa tehniliste näitajatega auto, k.a parempoolse rooliga auto, teises liikmesriigis, on üle kantud ka uutesse eeskirjadesse. Määruse 1400/2002 artikli 4 lõike 1 punktis f sätestatud kättesaadavuse klausel hõlmab kõiki mootorsõidukeid, k.a väikeseid tarbesõidukeid, mida müüakse ühisturu mis tahes paigas.

Andes erandi ainult neile kokkulepetele, mis kohustavad volitatud remonditöökodasid remontima ükskõik millisesse turustussüsteemi kuuluva diileri poolt müüdnud sõidukeid, tagab määrus, et tarbija saab oma sõiduki viia remonti ja hooldusesse mis tahes volitatud remonditöökotta Euroopa Liidu mis tahes paigas. Samuti sisaldab määrus meetmeid tagamaks, et tarbijad saaksid jätkuvalt lasta sõltumatutel remonditöökodadel oma autosid remontida ja hooldada ning et säiliks ohutus ja keskkonnakaitse.

Paljusid neist meetmetest käsitletakse käesoleva brošüüri teistes jagudes, sest neil on otsesem mõju teistele ettevõtjate liikidele. Allpool on loetletud küsimused ja probleemid, mis pakuvad otsesemat huvi tarbijatele.

5.1.1. Müük

25. küsimus: Kas tarbija võib sõiduki osta ühtsel turul seal, kus ta peab ostmist kõige soodsamaks?

Tarbija vabadus osta ühtse turu mis tahes osas on üks Euroopa Liidu põhisaavutusi ja määrus tugevdab õigust osta mootorsõiduk teises liikmesriigis. Tootja, importija või piirkonna turustaja ei tohi kunagi takistada diilerit müümast ühelegi tarbijale, kes temaga otse, vahendaja kaudu või Interneti teel ühendust võtab. Kui turustaja annaks diilerile juhtnöörid mitte müüa teistes liikmesriikides elavatele tarbijatele, püüaks hoida teda seda tegemast või kehtestaks piirangud sellistele tarbijatele müümisele, oleks tegemist

konkurentsi tõsise piiramisega, mis tähendaks, et grupierand ei laieneks tarnija turustuskokkulepetele. Viimastel aastatel on komisjon avastanud mitmeid EÜ konkurentsieeskirjade rikkumisi, mis olid seotud piirangutega välismaistele tarbijatele müümisele ning on asjassepuutuvaid ettevõtjaid trahvinud⁸³.

26. küsimus: Kas teise liikmesriigi diiler võib keelduda tarbijale autot müümast?

Tavaliselt paneks äriloogika diilerit müüma nii palju autosid kui võimalik, sest mida rohkem ta müüb, seda suuremad on ta tulud. Ent diiler (kellele määruks on viidatud kui turustajale), nagu muude kaupade jaemüüja, võib keelduda tarbijale müümisest, kui ta teeb seda omal algatusel ja mitte tarnija juhtnööride kohaselt. Ent kui tarnija⁸⁴ annaks oma diileritele juhtnöörid mitte müüa teistes liikmesriikides elavatele tarbijatele või püüaks neid seda tegemast hoida⁸⁵, oleks tegemist konkurentsi tõsise piiramisega ja äärmiselt tõenäoliselt ka EÜ asutamislepingu artikli 81 rikkumisega.

27. küsimus: Kas teise liikmesriigi diilerilt sõidukit telliv tarbija peab oma tellimuse täitmist kauem ootama?

Normaaljuhul ei tohiks viivitused olla pikemad kui sarnaste tehniliste näitajatega sõiduki kohaliku versiooni puhul. Kui selguks, et tarnija viivitas välismaistele klientidele müüdavate sõidukite diileritele tarnimisega põhjendamatult kaua, et mitte julgustada neid kliente teistes liikmesriikides ostma, oleks tegemist konkurentsi tõsise piiramisega. Kui näiteks Taani tarbija tellib Iiri diilerilt antud mudeli vasakpoolse rooliga auto, millel on toonitud klaasid, 16silindrine mootor ja katuseluuk, peaksid viivitused sellise tellimuse täitmisel⁸⁶ olema võrreldavad nendega, mida kogeb Iiri tarbija, kui ta tellib samalt diilerilt selle mudeli parempoolse rooliga auto, millel on toonitud klaasid, 16silindrine mootor ja katuseluuk. Igasugune täiendav viivitus peab olema põhjendatav.

28. küsimus: Kas tarnija võib viivitada teises liikmesriigis elavale tarbijale vastavussertifikaadi andmisega?

Ei. Tarnijad peavad süstemaatiliselt kogu vastavussertifikaadi dokumentatsiooni diilerile kättesaadavaks tegema sõiduki tarnimisel tarbijale või tema vahendajale. Kui seda ei tehta, ei saa tarbija sõidukit teises liikmesriigis kasutamiseks registreerida. See võib tähendada kaudset müügipiirangut ja konkurentsi tõsist piiramist⁸⁷.

⁸³ Komisjoni otsused, millega määratakse trahvid Volkswagenile (1998 ja 2001), Opelile (2000) ja Daimler Chryslerile (2001). Nende otsuste täpseid viiteid vt I lisast.

⁸⁴ St tootja, importija või piirkonna turustaja

⁸⁵ Näiteks piirates neile sõidukite tarnimist.

⁸⁶ Vt artikli 4 lõike 1 punkti f.

⁸⁷ Artikli 4 lõike 1 punktid b, d ja e.

29. küsimus: Kas valikulisse turustussüsteemi kuuluv diiler võib sundida oma klienti allkirjastama kohustist/muud dokumenti selle kohta, et sõidukit ei müüda uena äritulu saamiseks edasi?

Valikulist turustussüsteemi kasutaval turustajal on õigus takistada müüki edasimüüjatele, kes ei ole selle süsteemi liikmed. Ent tarbija võib mootorsõiduki mis tahes ajahetkel maha müüa, tingimusel et tema näol ei ole tegemist varjatud sõltumatu edasimüüjaga. Kui diiler võtaks tarnija juhtnööride põhjal kasutusele meetmed takistamiseks ostjal muul eesmärgil kui äriksa saamiseks sõiduki edasimüümist⁸⁸ või takistamiseks ostjal sõiduki edasimüümist, kui see pole enam uus, oleks tegemist kaudse müügipiiranguga.

30. küsimus: Mis siis, kui diiler ütleb tarnijale, kes üritab teises liikmesriigis autot osta, või tarbija nimel tegutsevale vahendajale, et ta ei saa tellida kõnealust mudelit tarbija kodumaa tehniliste näitajatega või et ta ei saa muretseda sellise sõiduki hinnapakkumist?

Tarnijad peavad diilereid varustama teistes liikmesriikides kasutusel olevate tehniliste näitajatega mootorsõidukitega⁸⁹. Kui tarnija seda ei tee, tähendab see konkurentsi tõsist piiramist ja tarbija ühtse turu õiguste rikkumist. Ent tarnija võib sellise sõiduki tarnimisest keelduda, kui diiler tavaliselt kõnealuse mudeli kohalikku varianti ei müü: teisisõnu, kui sõiduk ei kuulu diileri lepingujärgsesse sortimenti⁹⁰.

Näiteks peab sõidukimargi A Hollandi diiler saama tellida mudeli X parempoolse rooliga autot Ühendkuningriigi tarbijale, v.a kui

- 1) Hollandi diiler ei müü tavaliselt mudeli X autosid, või
- 2) mudeli X autosid tavaliselt parempoolse rooliga ei valmistata.

Kui diiler müüb kõnealust mudelit, peab ta saama muretseda hinnapakkumise selle mudeli teistes liikmesriikides kasutatavate tehniliste näitajatega variandi kohta. Kui ta ei saa seda hinnapakkumist kiiresti muretseda, võib see tähendada konkurentsi tõsist piiramist tarnija poolt.

31. küsimus: Kas diiler võib parempoolse rooli vms eest lisatasu võtta?

Lisatasud, näiteks parempoolse rooli eest, mis võtavad arvesse liikmesriikide vahelisi erinevusi sõidukite tehniliste näitajate osas ja peegeldavad erinevusi tootmis- ja turustuskuludes, ei ole iseenesest konkurentsi piiravad. Ent selliste lisatasude suurus peab olema objektiivselt põhjendatav, eriti sõiduki tootmise või kohaletoimetamisega kaasneva tegeliku lisakulu osas. Lisatasu objektiivselt põhjendatud suuruse arvutamiseks mis tahes konkreetsel juhul rusikareeglit ei ole, sest muu hulgas sõltub sõiduki tootmise või kohaletoimetamisega kaasnev lisakulu mudelist.

⁸⁸ Nt kuna tarbija isiklik olukord on pärast tellimuse sisseandmist muutunud ja ta vajab nüüd suuremat autot.

⁸⁹ Vt artikli 4 lõike 1 punkti f.

⁹⁰ Nt kuna kõnealust mudelit ei ole diileri asukohariigis veel turule lastud.

32. küsimus: Mis siis, kui diiler ütleb, et tal on kästud teatud mudelile hinnaalandust mitte teha?

Diileritel peab olema vabadus müüa sõidukeid tarnija soovitatud hinnast odavamalt⁹¹. Tootjad ei saa kindlaks määrata tegelikke müügihindu või miinimumhindu. Kui tarnija piiraks diileri võimet teha hinnaalandusi, oleks tegemist konkurentsi tõsise piiramisega⁹², mis tähendaks, et tarnija turustuskokkulepetele ei laieneks grupierand.

33. küsimus: Kas tarnija võib kasutada liikmesriigis eriskeemi, mille kohaselt tarbijatele antakse allahindlust, kui nad registreerivad auto selles riigis, samas kui tarbijad, kes registreerivad oma sõidukid teistes liikmesriikides, ei saa allahindlust?

Ei. Nimetatud skeem vastab müügipiirangule teistes liikmesriikides elavatele tarbijatele ja on konkurentsi tõsine piiramine ning tähendaks, et grupierand ei laieneks tarnija turustuskokkulepetele⁹³.

5.1.2. Müügijärgne teenindus

34. küsimus: Kas tarbija peab viima oma sõiduki garantiijärgsete tööde/hoolduse tegemiseks tagasi diileri juurde, kellelt ta selle ostis?

Ei. Määruse kohaldamiseks peab tarbija saama sõiduki viia tarnija võrgustikku kuuluvasse mis tahes volitatud remonditöökotta ELi mis tahes osas. Määrusega⁹⁴ antakse volitatud remonditöökodadega sõlmitud kokkulepetele erand ainult siis, kui tarnija kehtestab kõikidele oma volitatud remonditöökodadele kohustuse remontida kõiki kõnealuse margi sõidukeid, täita garantiitingimusi, osutada tasuta teenuseid ja parandada tehasevigu sõltumata sellest, kus auto osteti. Kui volitatud remonditöökoda ei suuda teenindada autot, mida tema liikmesriigis ei müüda, saab ta teha koostööd tarnija või teises liikmesriigis asuva volitatud remonditöökojaga. Tarbija ei pea garantiijärgse remondi saamiseks garantiid oma elukohajärgses liikmesriigis uuesti registreerima. Garantiiaeg algab auto üleandmisega volitatud diileri poolt. Kui tootja, importija, diiler, remonditöökoda või muu võrgustikku kuuluv ettevõtte takistaks tarbijail kasutada kogu ELis kehtivat garantiid, tähendaks see, et üks põhitingimus kõnealuste kokkulepete suhtes erandi kohaldamiseks ei oleks täidetud.

35. küsimus: Mis siis, kui tarbija autol on garantii alla kuuluv probleem, mida tema kohalik remonditöökoda parandada ei suuda?

Sellises olukorras võib juhtuda, et tarbija peab viima sõiduki tagasi diilerile, kellelt see osteti, nagu ta teeks ka mis tahes muu toote puhul⁹⁵. Alternatiivselt, kui ta ostis auto

⁹¹ Või kallimalt, kui tarnija ei ole määranud maksimumhinda. Vt artikli 4 lõike 1 punkti a.

⁹² Vt komisjoni otsust, 29.06.2001, kaasuses COMP/36.693 – Volkswagen, EÜT L 262, 02.10.2001, lk 14, vt ka pressiteadet - IP/01/760 - 30.05.2001. Otsusega määrati selle rikkumise eest trahv.

⁹³ Vt artikli 4 lõike 1 punkte b ja c.

⁹⁴ Artikli 4 lõike 1 punktid b (esimene lause) ja d ning preambula punkt 17.

⁹⁵ Seda probleemi reguleerib siseriiklik konkurentsiõigus, mitte EÜ konkrentsieeskirjad.

vahendaja kaudu (vt jagu 5.2), võib ta anda vahendajale käsundi sõiduki tagasiviimiseks diileri juurde, kellelt ta selle ostis.

36. küsimus: Mis siis, kui volitatud diiler, kellelt tarbija oma auto ostab, ei teosta sõidukite teenindust, sõidukil tekib garantiiajal mingi viga ja remonditöökoda, kellega diileril on allhankelepings teeninduse teostamiseks, ei suuda seda remontida?

Tarbija võib viia sõiduki tagasi kohta, kust ta selle ostis, nagu ta teeks mis tahes muu tarbekaubaga. Auto müünud diiler peab siis korraldama remonditööde tegemise või andma tarbijale asendussõiduki, ehkki selles osas sõltuvad tarbija õigused siseriiklikust lepinguõigusest ja müügilepingu tingimustest⁹⁶.

37. küsimus: Kui tarbija laseb garantiiajal sõidukit remontida või hooldada sõltumatul remonditöökojal, kas tootja võib keelduda garantiitingimustest kinni pidamast?

Kui tarbija laseb tootja garantiiajal oma sõidukit remontida või hooldada sõltumatus remonditöökojas, võib garantii kehtivuse kaotada, kui teostatud töö on ebakvaliteetne. Ent üldine kohustus lasta garantiiajal oma autot hooldada või remontida ainult volitatud võrgustikus võtaks tarbijatelt õiguse lasta oma sõidukit hooldada või remontida sõltumatul remonditöökojal ja takistaks neil remonditöökodadel eriti just „pikendatud garantiide” puhul tõhusalt konkureerida volitatud võrgustikuga.

38. küsimus: Mida saab tarbija teha, kui ta arvab, et on langenud piirava käitumise ohvriks?

Ta võib esitada kaebuse Euroopa Komisjonile või siseriiklikule konkurentsiametile⁹⁷. Samuti võib ta esitada kahjunõude siseriiklikusse kohtusse. Ent sellise hagi esitamise võimalus võib sõltuda siseriiklikust menetluskorrast ja tarbija peaks seetõttu enne kahjunõude esitamist juristiga konsulteerima.

Kuna mitte kõik probleemid, millega tarbijad teistes liikmesriikides autot ostes kokku puutuvad, ei tulene konkurentsieeskirjade rikkumisest, avaldas komisjon oma veebilehel enamiku tootjate kontaktandmete („kuumade liinide”) nimekirja, et soodustada erinevate vaidluste lahendamist ja käsitleda muid sõidukite ostuga seotud probleeme⁹⁸.

5.2. Vahendajad

Vahendaja või ostuagent on isik või ettevõtja, kes ostab ilma turustusvõrgu liige olemata tarbija nimel uue mootorsõiduki. Vahendajaid tuleb eristada sõltumatutest edasimüüjatest, kes ostavad sõiduki edasimüümiseks ja ei tegutse nimetatud tarbija nimel. Neid tuleb eristada ka müügiagentidest, kes leiavad ühele või enamale diilerile kliente. Tarnijad võivad ainult kohustada oma diilereid kontrollima, et vahendajal oleks

⁹⁶ Vt preambula punkti 17.

⁹⁷ Nende nimekiri on kättesaadav aadressil http://europa.eu.int/comm/competition/national_authorities/

⁹⁸ Aadressil http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

tarbijalt eelnevalt saadud kehtiv volitus⁹⁹ osta ja/või ära tuua teatav sõiduk. Ainus lubatud piirang vahendaja tegevustele kooskõlas määrusega 1400/2002 hõlmatud kokkulepete puhul on seega vajadus näidata kehtivat üksiktarbijalt saadud käsundit. Käsund peab sisaldama tarbija nime ja aadressi ning olema allkirjastatud ja kuupäevaga varustatud. Tarbija otsustab, kui üksikasjalik käsund sõiduki suhtes anda¹⁰⁰. Muid täiendavaid nõudeid ei tohi kehtestada, kui vahendaja on seotud uue mootorsõiduki ostuga. Komisjon on tühistanud oma kaks teatist¹⁰¹, mis käsitlesid vahendajate tegevust.

39. küsimus: Kas diiler võib lisaks allkirjastatud käsundile nõuda vahendajalt viimase klientide isikutunnistuste või muude dokumentide fotokoopiaid¹⁰²?

Jah, teatud asjaoludel. Tuleb meeles pidada, et valikulises turustussüsteemis ei või diiler müüa uusi¹⁰³ mootorsõidukeid sõltumatutele edasimüüjatele. Seetõttu võib diiler, kui ta seda vajalikuks peab, küsida vahendajalt tõendeid ostja isiku kohta, et vältida müüki sõltumatutele edasimüüjatele.

Ehkki diiler võib soovi korral klientidelt täiendavaid dokumente küsida, ei ole määrusega hõlmatud see, kui tarnija annab diilerile juhised neid dokumente süstemaatiliselt küsida.

5.3. Uute mootorsõidukite volitatud turustajad (brošüüris nimetatakse neid ka diileriteks)

Diilerid mängivad uute mootorsõidukite osas ühtse turu arenemisel võtmerolli. Tugev ja sõltumatu diilerite sektor tegeleb tõenäolisemalt konkurentsi toetava tegevusega ja on tõenäoliselt innovatiivsem, mis tuleb tarbijale kasuks. Seega annab määrus 1400/2002 diileritele rohkem vabadust äri ajamiseks nii, nagu nemad seda sobivaks peavad. Uus määrus on eelkõige märgatavalt vähendanud tootjate ja nende toodangu importijate võimalust rakendada diilerite suhtes meetmeid, mis ei ole uute mootorsõidukite turustamiseks või remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks hädavajalikud.

Erinevalt eelnevast mootorsõidukite grupierandi määrusest 1475/95 antakse määruse 1400/2002 alusel erand ainult siis, kui:

⁹⁹ See võib olla kirjalik või elektrooniliselt allkirjastatud volitus. Vt preambula punkti 14.

¹⁰⁰ Nt võib käsund olla antud sõidukiklassi või konkreetse mudeli ostuks või olla üksikasjalikum.

¹⁰¹ Komisjoni teatis, mis käsitleb määrust (EMÜ) nr 132/85, 12. detsember 1984, asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite teatavate turustus- ja teeninduskokkulepete suhtes, EÜT C 17, 18.01.1985, lk 4, Mootorsõidukite vahendajate tegevuse selgitamine, EÜT C 329, 18.12.1991, lk 20. Nende teatiste põhjal võib vahendajatelt näiteks nõuda, et nende büroo ei oleks supermarketiga samas hoones. Teine nende tegevust tõkestav asjaolu oli see, et diilerilt võidi nõuda, et ta ei müüks antud vahendaja kaudu rohkem kui 10% uutest sõidukitest.

¹⁰² Nagu passi või muude dokumentide omi, mis tõendavad tarbija isikut (kommunaalmakse arve jne).

¹⁰³ Kas sõiduk on veel uus või mitte, tuleb otsustada kasutusotstarbe põhjal. Ostja jaoks ei ole sõiduk enam uus, kui teine tarbija on selle registreerinud ja sellega maanteel sõitnud. Samas on sõiduk, mis on ühe päeva diileri poolt registreeritud olnud, ilma et seda oleks kasutatud, ikka veel uus.

- sõidukitootja või -importija ei sea diileritele kohustust teostada ise remonti ja hooldust või turustada varuosi. Diileritel peab olema vabadus sõlmida remondi- ja hoolduse osas allhankeleping sama sõidukimargi võrgustikku kuuluvate volitatud remonditöökodadega;
- diilerid võivad müüa ka teisi sõidukimärke;
- tootjad või importijad ei piira uute sõidukite tarneid diileritele, kui selline käitumine piirab diileri võimet müüa sõidukeid teatavatele Euroopa Liidu tarbijatele;
- valikulisse turustussüsteemi kuuluvad diilerid võivad aktiivselt või passiivselt müüa kõikidele lõpptarbijatele ja pärast 1. oktoobrit 2005 avada uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite turustamiseks täiendavaid müügi- või tarnekohti igal pool, kus kasutatakse valikulist turustamist;
- Ainuõiguslikku turustussüsteemi kuuluvatel diileritel on täielik vabadus müüa aktiivselt oma territooriumil ja territooriumidel, kus ei kohaldata ainuõiguslikku turustamist ning müüa passiivselt teiste turustajate ainuõiguslikel territooriumidel.

5.3.1. Uute sõidukite müük diilerite poolt

Määruse 1400/2002 eesmärgiks on anda diileritele rohkem võimalusi uute mootorsõidukite tarnimiseks kõikidele tarbijatele, olgu need siis kohalikud, samast või muust liikmesriigist. Otseseid müügipiiranguid, olgu siis tegemist aktiivse või passiivse müügiga, määrus ei hõlma¹⁰⁴.

Uue määruse kohaselt peavad kõik turustussüsteemid, olgu siis valikulised või ainuõiguslikud turustussüsteemid, olema organiseeritud nii, et kõik tarbijate kategooriad saavad osta uusi sõidukeid mis tahes diilerilt, isegi kui nad ostavad suure koguse sõidukeid¹⁰⁵.

40. küsimus: Kas määrus hõlmab diilerite aktiivse ja passiivse müügi piiramist?

Valikulisse turustussüsteemi kuuluvad diilerid peavad saama aktiivselt müüa kõikidele lõppkasutajatele, kes elavad sellises Euroopa Liidu piirkonnas, kus kasutatakse valikulist turustussüsteemi. Ent tarnijatel on lubatud kehtestada diilerile kohustus mitte müüa uusi sõidukeid sõltumatutele edasimüüjatele piirkondades, kus kasutatakse valikulist turustamist. Kui tarnija kasutab Euroopa Liidu teatud piirkondades ainuõiguslikku turustamist, tuleb valikulisse turustussüsteemi kuuluvatel diileritel lubada neid piirkondades müüa passiivselt lõppkasutajatele või volitamata turustajatele¹⁰⁶.

Kui tarnija loob ainuõigusliku turustussüsteemi, peab selle diileritel olema vabadus müüa aktiivselt nende ainuõiguslikul territooriumil või nende ainuõiguslikule kliendirühmale.

¹⁰⁴ Vt preambula punkti 16.

¹⁰⁵ Nt autorendiettevõtted või teised sõidukiparki omavad ettevõtjad, nagu näiteks liisingettevõtted, ostavad tavaliselt üheainsa tarnija käest suure koguse autosid.

¹⁰⁶ Vt preambula punkti 13. Aktiivse ja passiivse müügi mõistet vt eestpoolt 12. küsimusest.

Mis puutub ainuõigusliku turustussüsteemi kõikidesse teistesse ostjatesse, olgu nendeks lõppkasutajad või uute mootorsõidukite edasimüüjad, võib diileritel olla võimalus neid passiivselt varustada. Kui tarnija kasutab teatavates teistes Euroopa Liidu piirkondades valikulist turustamist, peab ainuõiguslikku turustussüsteemi kuuluvatel diileritel olema lubatud neis piirkondades müüa aktiivselt lõppkasutajatele ja volitamata turustajatele¹⁰⁷.

41. küsimus: Kuidas määrus tagab, et diiler saab uusi sõidukeid müüja mis tahes tarbijale, kaasa arvatud kohalikele tarbijatele, sama liikmesriigi teistes piirkondades ja teises liikmesriigis elavatele tarbijatele?

Uute mootorsõidukite tarnimine tuleb organiseerida nii, et diiler saab varustada kõiki tarbijaid, kes temalt osta soovivad. Tootja peaks teistes ühisturu piirkondades elavate tarbijate uute mootorsõidukite tellimusi samamoodi täitma kui kohalike tarbijate omi, eriti just hindade ja tarnetähtaegade osas. Uue määruse kohaselt peavad tootjad seega paika panema tellimis- ja tarnesüsteemid, mis on selle nõudega kooskõlas. Selleks võivad nad näiteks panna paika „kes ees, see mees” põhimõttel toimiva tellimissüsteemi. Tarnekvootidel põhinev turustussüsteem, mis on seotud ühisturust väiksema piirkonnaga, kujutab endast kaudset müügipiirangut ja sellele määrusega erandit ei anta¹⁰⁸.

Määrus ei kohusta tootjaid paika panema turustussüsteemi, mis tagaks, et tarneajad on kogu ühisturu piires samad. Küll aga peavad nad tagama, et diilerid saaksid uusi sõidukeid samadel tingimustel tarnida kohalikele, sama liikmesriigi ja teiste liikmesriikide klientidele.

Võib juhtuda, et tarnija on teatud asjaoludel sunnitud piirama toote tarnimist diileritele, näiteks streigi korral või kui üldine nõudlus ületab toodangu. Sellistel asjaoludel ei tohi tarnija diileritele sõidukeid saates teha vahet diilerite vahel, kes müüvad palju sõidukeid teistes liikmesriikides elavatele tarbijatele, ja nende vahel, kes seda ei tee. Võtame näiteks olukorra, kus diiler A müüb viiskümmend sõidukit kuus, peamiselt selle linna tarbijatele, kus ta asukoht on. Kuigi diiler B müüb samuti viiskümmend sõidukit kuus, müüb ta neist kakskümmend viis oma kodulinna tarbijatele ja kakskümmend viis teises liikmesriigis elavatele tarbijatele. Kui ühel kuul esineb tootmisraskusi ja tarnija on sunnitud vähendama tarnitavate sõidukite hulka 40% võrra, peab ta tarnima kolmkümmend sõidukit diiler A-le ja sama koguse diiler B-le.

Et vältida mis tahes vahetegemist kohaliku müügi ja ühisturu teistes osades elavatele ostjatele müümise vahel, ei tohi boonussüsteemid või muud rahalised või mitterahalised ergutavad stiimulid sõltuda ostja elu- või asukohast või sellest, kus sõiduk registreeritakse, vaid peavad kehtima kõikide müükide suhtes.

42. küsimus: Kas see, mil moel uusi sõidukeid diilerile tarnitakse, peaks sõltuma sellest, kas tarnija kasutab valikulist turustussüsteemi või muud turustussüsteemi, nagu näiteks territoriaalsel ainuõigusel põhinev?

Eelnimetatud põhimõtteid kohaldatakse olenemata sellest, millist turustussüsteemi tarnija kasutab, sest ühtse turu toimimiseks on ülioluline, et diiler saab müüa uusi sõidukeid

¹⁰⁷ Artikli 4 lõike 1 lause esimene osa ja Suunised vertikaalpiirangute kohta, punkt 52.

¹⁰⁸ Vt preambula punkti 16.

kõikidele tarbijatele sõltumata uue mootorsõiduki ostja elu- või asukohast. See kehtib sõltumata sellest, kas diileril on õigus tegeleda aktiivse müügiga või teatud kliendigruppide või territooriumide puhul ainult passiivse müügiga.

43. küsimus: Kas tarnija võib oma diileriga kokku leppida müügiplaanides, mida diiler peab püüdma teatud territooriumil saavutada?

Uus määrus lubab tarnijal oma diileriga kokku leppida müügiplaanides, mis põhinevad antud geograafilisel piirkonnal, mis võib olla väiksem kui ühisturg. Ent selliseid kokkulepitud müügiplaanide ei tohi kasutada piiramaks uute mootorsõidukite tarneid diileritele¹⁰⁹. Samuti ei tohi toodete eraldamine, diileritele tasu maksmine ega boonusskeemid põhineda sellel, kas sõiduk müüakse kokkulepitud geograafilises piirkonnas või mitte, sest sellised meetmed piiraks kaudselt diileri õigust müüa passiivselt kõikidele ühisturu tarbijatele.

44. küsimus: Kas diiler võib Internetis reklaamida ja uusi sõidukeid Interneti kaudu müüa?

Diileri veebileht on passiivse müügi¹¹⁰ vahend ja diiler võib seda kasutada reklaamimiseks ja tehingute teostamiseks ning selle kasutamist ei tohi määruse kohaselt piirata. Samuti ei tohi määruse kohaselt piirata diileri võimalust kasutada müügilepingute sõlmimiseks Interneti või e-posti traditsioonilisemate meetodite, nagu tavaposti või faksi asemel¹¹¹.

Samuti peab diileril olema võimalus sõlmida kokkuleppeid Interneti viitelehekülgedega, mis aitavad tarbijatel leida diilereid, kes saavad neid sõidukiga varustada. Sõidukitootja võib nõuda Interneti kasutavalt diilerilt, et täidetud oleksid asjaomase sõidukimargi Interneti kaudu reklaamimisega seotud kvalitatiivsed nõuded. Samuti võib tarnija nõuda, et Interneti viitelehekülg, millel diiler ennast reklaamida laseb, vastaks tema kvaliteedinõuetele. Sellised veebilehed, mis võivad kaasa aidata ühte või enamat marki uute mootorsõidukite müügile, võivad samuti suunata tarbijad, kes soovivad uut sõidukit osta, viiteleheküljega seotud diileri juurde.

45. küsimus: Kas diiler võib potentsiaalsete klientidega ühendust võtta e-posti või personaalsete kirjade teel?

E-posti või personaalsete kirjade kasutamine sõidukite ja teenuste aktiivseks turunduseks lõppkasutajatele kogu ühisturul on aktiivse müügi meetod. Määruse kohaselt¹¹² ei tohi tarnijad takistada valikulisse turustussüsteemi kuuluvatel diileritel selliste meetodite kasutamist. Ainuõiguslikku turustussüsteemi kuuluvatel diileritel peab olema õigus võtta aktiivselt ühendust klientidega, kelle suhtes neile on ainuõigus antud, ja neid ei tohi

¹⁰⁹ Vt preambula punkti 16.

¹¹⁰ Vt preambula punkti 15 ja artikli 4 lõike 1 punkti e ning Suuniseid vertikaalpiirangute kohta, punkt 51.

¹¹¹ Vt preambula punkti 15.

¹¹² Vt artikli 4 lõike 1 punkte d ja e.

takistada vastamast klientide omaalgatuslikelejärelpäringutele, isegi kui nende suhtes on ainuõigus antud teistele diileritele. Näiteks ainuõigusliku turustussüsteemi korral, mille puhul igale diilerile määrakse kindlaksoma territoorium, võib tarnija keelata uute sõidukite turunduse e-posti või personaalsete kirjade teel klientidele, kes asuvad teise diileri ainuõiguslikul müügiterritooriumil. Sellised diilerid võivad selliste aktiivse müügi meetoditega tegeleda teistes piirkondades, kus kasutatakse valikturustamist.

5.3.1.1. Uute mootorsõidukite müük tarbijatele vahendaja teenuseid kasutades

Küsimusi, mis on seotud uute mootorsõidukite tarnimisega lõppkasutajatele, kes on andnud volitused vahendajale, käsitletakse jaos 5.2.

5.3.1.2. Uute sõidukite müük liisingettevõtetele

Määrus ei hõlma kohustusi, mis piiravad diileri võimalust müüa liisingteenuseid¹¹³. Sinna hulka kuulub liisimine diileri enda poolt, diileriga seotud liisingettevõtte kaudu või tema valitud liisingettevõtte agendina.

46. küsimus: Kas diileril on õigus müüa uusi mootorsõidukeid liisingettevõtetele?

Jah, uute mootorsõidukite tarnimine liisingettevõtetele on diileri tegevuse seaduslik osa, sest liisingettevõtteid peetakse tavaliselt lõppkasutajateks¹¹⁴.

Ent valikulist turustamist kasutav tarnija võib takistada diileritel lepingujärgse kauba tarnimist liisingettevõtetele, kui on olemas tõestatav oht, et liisingettevõtte müüb need mootorsõidukid edasi, kui need on uued. Artikli 1 lõike 1 punkt w teeb selgeks, et liisinglepingud, millega kaasneb omandiõiguse üleminek või ostuvõimalus enne lepingu kehtivuse lõppemist ja mis võimaldaksid liisijal sõiduki liisingettevõttelt ära osta mis tahes ajahetkel, kaasa arvatud siis, kui sõiduk on veel uus, muudaksid liisingettevõtte tegelikult sõltumatuks edasimüüjaks.

47. küsimus: Kas valikulist turustussüsteemi kasutav tarnija võib nõuda liisingettevõttelt, millele diiler uue sõiduki müüb, et see allkirjastaks kohustuse mitte müüa sõidukit äritulu saamiseks edasi, kuni see on uus?

Valikulist turustussüsteemi kasutaval tarnijal on seaduslik õigus kasutada kohaseid meetmeid tagamaks, et diilerid ei müüks uusi mootorsõidukeid edasimüüjatele, kes ei ole selle süsteemi liikmed. Seetõttu võib ta nõuda, et diilerid võtaksid kasutusele kohased meetmed takistamaks ostjatel sõidukite edasimüümist, kuni need on uued. Et takistada liisingettevõttel mootorsõiduki uuena edasimüümist, võib diiler lasta liisingettevõttel allkirjastada deklaratsiooni, et viimane ei müü autosid edasi, kuni need on uued.

¹¹³ Vt preambula punkti 30 ja artikli 5 lõike 2 punkti a.

¹¹⁴ Vt artikli 1 lõike 1 punkti w.

48. küsimus: Kas tarnija võib nõuda, et diiler muretseks ja edastaks talle enne liisingettevõttele sõiduki müümist iga liisingukokkuleppe koopia?

Ei. See vastaks kaudsele müügipiirangule ja konkurentsi tõsisele piiramisele¹¹⁵. Pealegi võimaldaks see diileril ja tarnijal saada teavet liisingulepingu tingimuste ja liisija isiku kohta. Ent tarnija võib nõuda, et diiler kontrolliks enne teatavale liisingettevõttele esimest korda müümist liisingettevõtte poolt kohaldatavaid üldtingimusi, et vältida müüki volitamata edasimüüjale.

49. küsimus: Kas liisingettevõtte võib osta diilerilt uusi autosid, millele ta ei ole veel liisijaid leidnud?

Jah, ja tarnija ei tohi keelduda asjaomaseid tellimusi täitmast, isegi kui liisingettevõtte kasutab uusi sõidukeid varude loomiseks¹¹⁶. Mis tahes nõue, et liisingettevõtte nimetaks enne ostu kliendi nime, oleks kaudne müügipiirang ja konkurentsi tõsine piiramine¹¹⁷.

5.3.2. Erinevat marki mootorsõidukite turustamine diileri poolt („multi-branding“)

Määrus nr 1400/2002 lihtsustab tingimusi, mida tarnija võib kehtestada diileritele, kes soovivad täiendavalt tegeleda ühe või mitme sõidukimargi turustamisega (mõnikord viidatud kui „multi-branding“). Tarnija, kes taotleb oma kokkulepete suhtes erandit nimetatud määruse alusel, peab lubama kõigil diileritel tegeleda konkureerivate tarnijate poolt pakutavate sõidukite müügiga. Ainus piirang, mida tarnija võib diileri suhtes rakendada, on diileri kohustus paigutada teiste tarnijate mudelid samas müügisalongis eraldatult. Samuti, juhul kui diiler otsustab palgata konkreetsete sõidukimarkide müügiga tegelevad töötajad ja tarnija on sellega nõus ning katab kõik sellega seonduvad lisakulud, on see kooskõlas nimetatud määrusega.

Tarnija võib taoliste diilerite suhtes rakendada kõiki kvaliteedinõudeid, mida rakendatakse ühe sõidukimargi turustamisega tegelevate diilerite suhtes, sealhulgas müügisalongi kujundust puudutavaid nõudeid ja müügiga tegelevate töötajate koolitusnõudeid. Siiski, juhul kui diileri müügisalong ei ole piisavalt suur, et võimaldada kõikide sõidukite esitlemist või kasutada täielikult samasugust kujundust nagu ühe sõidukimargi turustamisega tegeleval diileril on tavaliselt võimalik, peab tarnija – võimaldamaks ka teist marki sõidukite esitlemist - antud nõuet muutma vastavalt olemasolevatele tingimustele ning lähtuvalt tavapäraselt taoliste sõidukite esitlemiseks vajaminevast ruumist¹¹⁸. Kas antud tingimusi mingi konkreetse juhtumi puhul täidetakse, on fakti küsimus. Kokkulepped peavad tagama pooltele õiguse pöörduda

¹¹⁵ Artikkel 4 lõige 1 punkt b.

¹¹⁶ Vt komisjoni otsust, 10.10.2001 – DaimlerChrysler – (kaasus COMP/36.264 – Mercedes-Benz), lõigud 176 ja 201 et seq.

¹¹⁷ Vt artikli 4 lõike 1 punkti b.

¹¹⁸ Vt põhjendus 27.

lepingujärgsete kohustuste täitmise vaidlustes sõltumatu eksperdi või vahekohtuniku või siseriikliku kohtu poole¹¹⁹.

Küsimus 50: Kas diiler võib saada suuremaid tagatise või soodustusi, juhul kui ta tegeleb vaid ühe tarnija poolt pakutavate sõidukite müügiga?

Ei või. Taolised meetmed tähendaks kaudset piirangut diileri õigusele tegeleda konkureerivate sõidukimarkide müügiga ning ei oleks määrusega vastavuses¹²⁰. Võrdväärset tagatist või soodustust peavad laienema kõigile diileritele, sõltumata sellest, kas nad müüvad ühe või mitme tarnija poolt pakutavaid sõidukeid.

Küsimus 51: Mil määral võib tarnija nõuda erinevate sõidukimarkide eraldatust samas müügisalongis?

Määrus lubab tarnijatel kohustada diilereid nende sõidukite esitlemisel erinevad sõidukimargid samas müügisalongis eraldama. Käesolev määrus ei laiene mis tahes lisakohustusele täiendavaks eraldamiseks, nagu näiteks seina või vahekardina paigaldamine või kohustus jätta nii suur vaheruum erinevat marki sõidukite väljapaneku vahele, et see muudaks teist marki sõidukite väljapaneku võimatuks (näiteks liialt väikese müügisalongi korral) või põhjendamatult raskeks (näiteks tarnija nõude korral paigutada tema pakutavad sõidukid müügisalongi akende lähedusse).

Küsimus 52: Kas tarnija võib kohustada diilerit paigutama müügisalongi konkreetsele sõidukimargile omaseid tunnuseid?

Tarnija võib kohustada kõiki diilereid paigaldama dekoratsiooni, mis edendab teatud sõidukimargi mainet, tingimusel, et see ei piira teiste sõidukimarkide müüki. Näiteks võib tarnija kohustada kõiki diilereid paigaldama luksuslikku vaipa sellesse müügisalongi osasse, kus esitletakse tema pakutavaid sõidukimärke või püstitada sõidukimargiga seotud märgiseid, mida oleks tänavalt näha. Samuti võib tarnija kohustada diilerit esitlema tema pakutavaid sõidukeid ainult kõrgetele kvaliteedinõuetele vastavas hoones. Tarnija ei või siiski nõuda diilerilt, kes soovib tegeleda täiendava sõidukimargi müügiga, klientidele erinevate sõidukimarkide osas eraldi sissepääsu võimaldamist. Samuti ei või tarnija nõuda diilerilt, kes tegeleb ka konkureerivate tarnijate pakutavate sõidukimarkide müügiga, müügisalongi välise või sisemise kujunduse täielikku ümberkujundamist konkreetsele sõidukimargile vastavalt.

5.3.3. Õigus avada täiendavaid müügikohti ("asukoha klausli" keelustamine)

Pärast 1. oktoobrit 2005, ei hõlma määrus nr 1400/2002¹²¹ kohustusi, mis takistavad sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite valikturustussüsteemi kuuluvatel diileritel avada

¹¹⁹ Artikli 3 lõige 6.

¹²⁰ Vt artikli 5 lõike 1 punkt a ja artikli 1 lõike 1 punkt b.

¹²¹ Vt artikli 5 lõike 2 punkt b ja artikli 12 lõige 2.

täiendavaid müügi- ja tarnekohti ühisturu muudes piirkondades, mille osas kehtib valikturustussüsteem. See võimaldab diileritel kasutada uusi ärivõimalusi, pakkudes füüsilist kohalolekut neile potentsiaalsetele ostjatele, kes paiknevad esmasest müügikohast kaugemal, sealhulgas ka teiste liikmesriikide ostjatele. Taoline vabadus tugevdab tootemargisisest konkurentsi kogu Euroopa tarbijate hüvanguks, ja võimaldab diileritel lisaks sellele laiendada enda ettevõtet ning muutuda tarnijatest vähem sõltuvaks. Peale selle võimaldab see taolistel diileritel saada uute mootorsõidukite üleeuroopalisteks turustajateks.

Määrus nr 1400/2002 laieneb siiski ka piirangutele täiendavate müügikohtade avamise kohta: seda seoses diileritega, kes tegelevad muude mootorsõidukitega, välja arvatud sõiduautod ja väikesed tarbesõidukid, st keskmiste ja raskeveokite ning autobussidega¹²². Eeldatakse, et enamik taoliste sõidukite ostjatest kasutavad neid sõidukeid kaubanduslikel eesmärkidel, ja et seetõttu on nad paremas olukorras, et osta ühisturu muudes piirkondades paiknevalt diilerilt ja kasutada paremaid müügitingimusi kui eratarbijad.

Määrus lubab tarnijatel keelata valikturustussüsteemi kuuluvatel diileritel avada täiendavaid müügikohti taolistesse süsteemidesse kuuluvatel turgudel. Siiski, kuna taolised diilerid võivad müüa uusi sõidukeid kõigile klientidele, kaasa arvatud mittevõitlataud edasimüüjatele, üle kogu ühisturu, ollakse arvamisel, et need edasimüüjad organiseerivad erinevate turgude hinnavahe pealt kasumit ning kasutavad ühisturu teistes piirkondades tekkivaid täiendavaid ärivõimalusi.

Küsimus 53: Milliseid müügikohti võib määrusele vastav valikturustussüsteemi kuuluv diiler pärast 1. oktoobrit 2005 avada?

Pärast 1. oktoobrit 2005 võib määrusele vastav valikturustussüsteemi kuuluv diiler avada täiendavaid müügi- või tarnekohti ühisturu muudes piirkondades, kus tarnija kasutab valikturustussüsteemi.

Müügikoht hõlmab müügisalongi ja uute mootorsõidukite müügiks vajalikku infrastruktuuri. See hõlmab näiteks müügisalongi uute mootorsõidukite väljapanekuks, vajalikke kontoriruumi, müügiga tegelevaid töötajaid ja sõidukite näidiseid. See sõltub müügikohta pidavast diilerist, kas uued autod antakse tarbijale üle müügikohas või tehakse seda mujal.

Tarnekoht on koht, kus mujal müüdavad sõidukid antakse üle lõpptarbijale. See võib hõlmata vajalikku kontoriruumi, hoiuruumi või ala, kus autod valmistatakse üleandmiseks ette ning samuti autode üleandmiseks vajaminevaid töötajaid. Diilerile tuleb lubada müügi- ja tarnekoha ühendamist, tingimusel, et ta vastab mõlemas osas kehtivatele kvaliteedinõuetele. Määruse kohaselt tuleks valikturustussüsteemi kuuluvail diileritel lubada aktiivselt tegeleda uute mootorsõidukite müügiga¹²³. Seega ei tohi diileril keelata reklaampiirete paigaldamist tarnekohta või keelata tal levitada katalooge diilerfirma poolt pakutavate sõidukite ja teenuste kohta.

¹²² Vt samuti vastus küsimusele 16.

¹²³ Artikli 4 lõike 1 punktid b ja d.

Küsimus 54: Kui valikturustussüsteemi kuuluv diiler otsustab avada täiendava müügikoha mujal, siis millistele nõuetele peab see müügikoht vastama?

See peab vastama samadele standarditele nagu samasugused müügikohad piirkonnas, kuhu see rajatakse. Näiteks kui maapiirkonnas paiknev diiler otsustab avada täiendava müügipinna suure linna peatänaval, võib tarnija kohustada teda järgima samasid kvaliteedinõudeid kujunduse ja sõidukite väljapaneku osas nagu olemasoleva müügipinna puhul nimetatud piirkonnas või sarnases linnapiirkonnas.

Kui ühe piirkonna diiler peab otstarbekaks avada tarnekoha teises piirkonnas, peab see tarnekoht vastama samadele kvaliteedinõuetele nagu teised tarnekohad samas või sellega sarnastes piirkondades¹²⁴. Siiski ei pruugi tarnija nõuda näiteks tarnekohalt sama töötajate arvu nagu müügisalongi puhul, kuna see oleks kaudseks piiranguks aktiivsele müügile ning oleks kaudseks viisiks asukoha klausli taaskehtestamisel.

Küsimus 55: Kas valikturustussüsteemi kuuluv diiler võib sulgeda esmase müügikoha, mille osas teda on volitanud tarnija, ning rajada uue müügikoha mujal?

Mitte ilma tarnija nõusolekuta, mis on jätkuvalt vajalik jõudmaks diileriga esmase müügikoha asupaiga suhtes kokkuleppele. Uute mootorsõidukite tarnijad saavad seeläbi kindlustada, et nende müügivõrk katab ühisturu kõik geograafilised piirkonnad.

Küsimus 56: Kui valikturustussüsteemi kuuluv diiler tahab avada täiendavat müügi- või tarnekohta, kas ta peab selleks saama tarnija nõusoleku, ning kas ta peab nimetatud müügikoha osas sõlmima tarnijaga täiendava turustuskokkuleppe?

Vastavalt määrusele tuleks valikturustussüsteemi kuuluval diileril võimaldada avada täiendavaid müügi- või tarnekohti tarnijalt luba küsimata. Seega ei ole mis tahes täiendavate kokkulepete sõlmimine vajalik. Tarnija võib siiski nõuda, et täiendav müügi- või tarnekoht vastaks samas geograafilises piirkonnas paiknevate samalaadsete müügikohtade osas kehtivatele kvaliteedinõuetele.

Küsimus 57: Kust võib diiler hankida sõidukeid, mida ta täiendavas müügikohas müüb?

Diiler võib täiendava müügikoha jaoks hankida sõidukeid samalt tarnijalt (samadelt tarnijatelt), kes varustavad sõidukitega tema esmast (peamist) müügikohta. Lisaks on tal vaba voli hankida sõidukeid kõnealuse tootja mis tahes teiselt diilerilt või hulgimüüjalt kogu ühisturu ulatuses.

Tarnija peab võtma kasutusele vajalikud abinõud kindlustamiseks, et diileril on võimalik osta piisavas koguses uusi mootorsõidukeid, et rahuldada nii esmase (peamise) müügikoha kui kõigi täiendavate müügikohtade nõudlust. Mis tahes piirang varustamise osas kujutaks endast kaudset piirangut diileri õigusele avada täiendavaid müügikohti ühisturu muudes piirkondades. See kehtiks ka juhul kui hulgimüügihinnad või muud finantsstiimulid oleks sõltuvuses sellest, kas sõiduk müüakse diileri esmase (peamise) müügikoha või täiendava müügikoha kaudu.

¹²⁴ Vt põhjendus 29 lõpus.

5.3.4. Diileri varustamine uute sõidukitega

Küsimus 58: Kas valikturustussüsteemi kuuluval diileril võib takistada hankimast sõidukeid sama sõidukimargi teiselt volitatud diilerilt, kes asub samas või muus liikmesriigis?

Ei või. Vastavalt määrusele ei tohi valikturustussüsteemi kuuluval volitatud diileril takistada hankimast tooteid teistelt volitatud diileritelt mis tahes ühisturu piirkonnas¹²⁵.

Küsimus 59: Kas tarnija võib kohaldada pikemaid tarnetähtaegasid mootorsõidukite osas, mis müüakse välismaisele lõpptarbijale või turustatakse täiendava müügikoha kaudu?

Taoline süsteem piiraks (aktiivset või passiivset) müüki lõpptarbijatele ning oleks tõsiseks konkurentsipiiranguks.

5.3.5. Lepinguküsimustega seotud vaidlused

Soodustamaks kiireid lahendusi mis tahes vaidluste osas, mis tekivad seoses pooltevaheliste turustuskokkulepetega, ning mis võiks vastasel korral takistada tõhusat konkurentsi, antakse taoliste kokkulepetele erand vaid juhul, kui need tagavad igale poolele õiguse pöörduda sõltumatu eksperdi või vahekohtuniku poole. Nimetatud õigus ei piira poolte õigust pöörduda siseriikliku kohtu poole¹²⁶.

Küsimus 60: Millistel tingimustel näeb määrus ette diileri ja tarnija vaheliste vaidluste lahendamise kolmanda isiku ehk eksperdi või vahekohtuniku poolt?

Määrus sätestab, et mis tahes vertikaalkokkulepe peab tagama igale poolele õiguse pöörduda lepinguliste kohustuste täitmisel tekkivate vaidluste lahendamiseks sõltumatu eksperdi, nagu näiteks lepitaja või vahekohtuniku poole. Taolised vaidlused võivad muuhulgas olla seotud tarnekohustustega, varude loomise ja omandamise nõuetega või kokkulepitud müügiplaaniga, sõidukite näidiste pakkumise või kasutamisega seotud kohustuste täitmisega, erinevate sõidukimarkide müügitingimustega ning küsimusega, kas tegutsemine asukohas, milleks puudub luba, piirab mootorsõidukite (v.a sõiduautod ja väikesed tarbesõidukid) turustaja võimalusi oma äritegevust laiendada¹²⁷ või teatise esitamise korral kokkuleppe lõpetamiseks eelkõige küsimusega, kas kokkuleppe lõpetamine teatises esitatud põhjendustel on õigustatud¹²⁸.

¹²⁵ Artikli 4 lõike 1 punkt c.

¹²⁶ Vt põhjendus 11 ja artikli 3 lõige 6.

¹²⁷ Vt põhjendus 18.

¹²⁸ Vt põhjendus 11 ja artikli 3 lõige 6.

Küsimus 61: Kes võib esineda kolmanda isikuna eksperdi või vahekohtunikuna ning mil viisil tuleks kolmas isik kui ekspert või vahekohtunik määrata?

Kolmanda isikuna võib eksperdiks või vahekohtunikuks määrata mis tahes isiku, kelle kiidavad heaks mõlemad pooled lähtuvalt sobivast kompetentsist. Pooltel on taolise olukorra tekkel vaba voli otsustada, keda nad soovivad määrata ning kas nad eelistavad määrata ühe, kaks, kolm või enam inimest esinema ekspertide või vahekohtunikena. Siiski ei või ükski pool ühepoolset otsustada, kes on eksperdiks või vahekohtunikuks. Kui pooled ei jõua kokkuleppele, peavad nad lähtuma üldlevinud korrast, mille puhul määrab kandidaadi kohtu president või kaubandus-tööstuskoja esimees. Näib olevat soovitatav, et vertikaalkokkulepe peaks täpsustama, millist kandidatuuri seadmise korda soovitakse kasutada, juhul kui vastav vajadus tekib.

5.3.6. Diileri õigus otsustada remondi- ja hooldusteenuste osutamise üle

Erinevalt määrusest nr 1475/95¹²⁹ ei luba uus määrus tootjatel kohustada diilereid osutama remondi- ja hooldusteenuseid. Sellest tulenevalt lubab see diileritel spetsialiseeruda sõidukite turustamisele, mis võib olla eriti atraktiivseks võimaluseks neile diileritele, kes soovivad tegeleda erinevate tootjate poolt pakutavate uute sõidukite müügiga.

Kui diiler otsustab remondi- ja hooldusteenuseid ise mitte osutada, võib tarnija nõuda talt nimetatud teenuste osas allhankelepingu sõlmimist samasse turustusvõrku kuuluva volitatud remonditöökojaga¹³⁰. Et muuta asjad tarbijaile läbipaistvamaks, võib tootja diilerilt nõuda ka kõnealuse volitatud remonditöökoja nime ja aadressi esitamist enne müügitehingu lõpetamist. Peale selle võib tarnija, juhul kui remonditöökoda ei paikne müügisalongi läheduses, nõuda diilerilt klientide teavitamist remonditöökoja ja müügisalongi vahelisest distantsist; siiski võib ta seda teha vaid juhul, kui esitab sama kohustuse ka teistele diileritele, kelle remonditöökoda ei asu müügikoha läheduses.

Allhankelepingu korras kohustub volitatud remonditöökoda diileriga nn eesõigustatud partnerina koostööd tegema ja pakkuma diileri klientidele kõiki müügijärgseid teenuseid. See hõlmab tavapäraseid remondi- ja hooldusteenuseid, kuid samuti ka garantiiteenuste täitmist, tehasevigade kõrvaldamise remonti või sõiduki tootja poolt pakutud tasuta teenuste osutamist volitatud remonditöökoja kaudu¹³¹.

Küsimus 62: Kas teatud sõidukimargi volitatud diileril võib määrusele vastavalt takistada tegutsemast ka selle sõidukimargi sõltumatu remonditöökojana?

Ei või. Siiski, sõltumatu remonditöökojana ei pruugi talle saada osaks samad soodustused nagu volitatud remonditöökojale. Eelkõige võib tal puududa õigus tarnija hüvitisele garantii korras toimuva remondi puhul. Lisaks võib tal osutada vajalikuks allhankelepingu sõlmimine tootja turustusvõrku kuuluva volitatud remonditöökojaga tema poolt müüdavate uute sõidukite garantiiajal toimuvate remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks.

¹²⁹ Vt eelkõige artikli 4 lõike 1 punktid 1 ja 6 ja artikli 5 lõike 1 punkti 1 alapunktid a ja b.

¹³⁰ Artikli 4 lõike 1 punkt g.

¹³¹ Vt põhjendus 17.

5.3.7. Kohapealse esinduse või volitatud remonditöökoja üleandmine/müümine

Soodustamaks turuintegratsiooni ning selleks, et võimaldada turustajatel ja volitatud remonditöökodadel kasutada täiendavaid äri võimalusi ja oma ettevõtteid laiendada ning sõltumatumaks muutuda, näeb määrus nr 1400/2002 ette, et neil tuleb lubada osta teisi sama liiki ettevõtteid, kes tegelevad sama sõidukimargi müügi või remondiga. Selleks peab mis tahes tarnija ning turustaja või volitatud remonditöökoja vaheline vertikaalkokkulepe tagama viimasele õiguse anda kõik oma õigused ja kohustused üle enda valitud ja turustussüsteemi kuuluvale sama liiki ettevõtjale, kes tegeleb sama marki mootorsõidukite müügi või remondiga¹³².

Küsimus 63: Kas tarnija võib diileril takistada müümast oma kohapealset esindust sama tootja turustusvõrku kuuluvale teisele diilerile?

Et neile laieneks määrusega nr 1400/2002 kaasnevad soodustused, peavad uute mootorsõidukite turustuskokkulepped sisaldama lepingupunkti, milles tarnija nõustub kohapealse esinduse omandiõiguse üleminekuga tootja turustusvõrku kuuluvale teisele diilerile koos kõigi kaasnevate õiguste ja kohustustega¹³³.

Näiteks kujutage ette, et autotootjal A on määrusele vastavad vahenduskokkulepped äriühinguga Dupont Pariisis ja äriühinguga Smith Londonis. Dupont ja Smith kuuluvad ja alluvad vastavatele äriühingutele Franco S.A. ja Anglo Plc. Kui Anglo Plc soovib müüa äriühingut Smith¹³⁴ äriühingule Franco, ei või tootja A ega ka selle importija müügile vastu seista¹³⁵. Antud näites käsitletakse äriühinguid Franco ja Anglo “turustajatena”, vastavalt määruse tähendusele, kuna need on ühingute Dupont ja Smith seotud ettevõtjad.

Küsimus 64: Kas tarnija võib takistada diileril müümast oma kohapealset esindust teisele diilerile, kellele on esitatud kirjalik teatis kokkuleppe lõpetamise kohta?

Kui turustuskokkulepe on määrusega vastavuses, ei või turustaja diilerit vahendusfirma üleandmisel takistada, tingimusel, et teatise saanud diiler vastab kõigile tarnija kvaliteedinõuetele.

¹³² Põhjendus 10 ja artikli 3 lõige 3.

¹³³ Kaasa arvatud tootja poolt volitatud vahendajad teistes EL liikmesriikides.

¹³⁴ Antud juhul ei oma tähendust asjaolu, kas Smith on aktsiaselts, mille aktsiakapitali kontrollpakk loovutatakse, või kas tehing toimib õiguslikult lihtsamal vormis ning see müüakse ettevõtteks, koos kõigi varade, õiguste ja kohustustega.

¹³⁵ Näiteks tuginedes mingile lepingutingimusele nagu “omandiõiguse muutumise” tingimusele, mis muul juhul lubaks tarnijal keelata taolist omandiõiguse üleminekut.

Küsimus 65: Kas tarnija, kelle turustuskokkulepe on määrusega vastavuses, võib takistada diilerit, kellele on esitatud kirjalik teatis kokkuleppe lõpetamise kohta, selle vahendusfirma üleandmisel teisele diilerile?

Ei või. Määrus taolist piirangut ei hõlma. Siiski ei muuda taoline üleandmine asjaolu, et üleantav vahenduskokkulepe lõpeb teatistes ettenähtud perioodil. Diiler saab seega täiendava diilerfirma õiguse vaid piiratud ajaks ehk kuni teatistes esitatud perioodi lõpuni.

Küsimus 66: Kas määruse kohaselt võib diilerit takistada oma vahendusfirma üleandmisel volitatud remonditöökojale?

Võib küll. Müügiõigus eksisteerib vaid seoses sama liiki turustusvõrgu poolte vahel toimuva üleandmisega, nt diilerilt diilerile, volitatud remonditöökojalt volitatud remonditöökojale¹³⁶.

5.3.8. Vahenduskokkuleppe lõppemine

Küsimus 67: Kas määrus näeb vahenduskokkuleppele ette minimaalse tähtaja?

Vastavalt määrusele võib kokkuleppe sõlmida määramata ajaks¹³⁷ või määratud ajaks¹³⁸. Kui kokkuleppe sõlmitakse määratud ajaks, ei või see aeg olla lühem kui viis aastat. Määruse kohaldamisel loetakse viieaastast kokkulepet, mis võimaldab ühel või mõlemal poolel lepingu ennetähtaegselt lõpetada¹³⁹, määratud ajaga kokkuleppeks, mille kestus on vähem kui viis aastat.

Küsimus 68: Kas määrus näeb ette minimaalse etteteatamisaja?

Lepingupool, kes ei soovi uuendada määratud ajaks sõlmitud kokkulepet, peab kuus kuud enne kokkuleppe lõppemist teavitama teist poolt enda kavatsusest seda mitte uuendada¹⁴⁰.

Lepingupool, kes soovib lõpetada määramata ajaks sõlmitud kokkuleppe, peab üldjuhul kokkuleppe lõpetamise kavatsusest teavitama ette vähemalt kaks aastat. Siiski, juhul kui tarnija on kokkuleppe lõpetamisel seadusjärgselt või erikokkuleppest tulenevalt kohustatud maksma asjakohast hüvitist või kui ta soovib lõpetada kokkulepet, mille kohaselt on vajalik terve võrgu või selle olulise osa ümberkorraldamine, peab ta sellest ette teatama vähemalt üks aasta.¹⁴¹

¹³⁶ Artikli 3 lõige 3 ja põhjendus 10.

¹³⁷ Teiste sõnadega ei näe määrus ette kokkuleppe lõpetamiseks kindla kuupäeva määramist.

¹³⁸ Artikli 3 lõige 5.

¹³⁹ Kui ei ole esinenud põhikohustuste mittetäitmist.

¹⁴⁰ Artikli 3 lõike 5 punkt a. Taolise mitteteatamise tagajärgi tuleb hinnata vastavalt siseriiklikule õigusele.

¹⁴¹ Artikli 3 lõike 5 punkt b.

Reorganiseerimise vajadus võib tekkida seoses konkurentide tegevusega või muude majandusarengutega, olenemata sellest, kas neid ajendavad tootjapoolsed otsused või välismõjud, näiteks teatud piirkonnas paljudele inimestele tööd pakkuva äriühingu sulgemine. Arvestades väga erinevaid olukordi, mis võivad tekkida, oleks ebareaalne tuua ära kõik võimalikud reorganiseerimise põhjused.

Küsimus sellest, kas võrgu reorganiseerimine on vajalik või mitte, on objektiivne küsimus ning asjaolu, et tarnija peab taolist ümberkorraldust vajalikuks, ei lahenda veel küsimust vaidluse tekkimisel. Taolisel juhtumil jääb küsimuse lahendamine asjaoludele vastavalt kas siseriikliku kohtu või vahekohtuniku ülesandeks.

See, kas küsimus puudutab võrgu "olulist osa", tuleb otsustada iga juhtumi puhul lähtuvalt tootja võrgu eriomasest korraldusest. "Oluline" viitab nii majanduslikule kui geograafilisele küljele, mis võivad olla piiritletud võrgu või selle osaga teatavas liikmesriigis.

Küsimus 69: Kas on olemas ka erakorralised asjaolud, mille korral määrusele vastava vertikaalkokkuleppe lepingupool võib kokkuleppe etteteatamiseta lõpetada?

Siseriiklik õigus määrab ära selle, kas lepingupooltel on õigus lõpetada kokkuleppe igal ajal ilma ette teatamata, juhul kui teine pool ei täida oma põhikohustusi. Pooled peavad fikseerima, kas kokkuleppe ennetähtaegseks lõpetamiseks on olemas piisav põhjus, tehes seda ühise kokkuleppega või erimeelsuste korral kaasates kolmanda isikuna eksperdi või vahekohtuniku ja/või pöördudes kohtu poole vastavalt siseriiklikule õigusele¹⁴².

Küsimus 70: Kas määrus kohustab tarnijat õigustatult põhjendama kokkuleppe lõpetamist diileri või volitatud remonditöökojaga?

Vastavalt määrusele peab diilerlepingu lõpetamist sooviv tarnija põhjendama lõpetamist kirjalikus teatises üksikasjalikult, objektiivselt ja arusaadavalt¹⁴³. Nimetatud tingimus viidi sisse tagamaks, et tarnija ei saa lepingut lõpetada juhul, kui turustaja või remonditöökoja tegevus soodustab konkurentsi teket, näiteks aktiivse või passiivse müügi kaudu välistarbijatele või teiste tarnijate sõidukimarkide müümise või remondi- ja hooldusteenuste pakkumiseks allhankelepingute sõlmimise kaudu.

Vaidluse korral jääb vahekohtuniku või siseriikliku kohtu otsustada, kas teatises toodud põhjendused õigustavad diilerlepingu lõpetamist ning muu hulgas määrata asjakohased abinõud juhul kui esitatud põhjendused ei õigusta kokkuleppe lõpetamist. Otsustades selle üle, kas põhjendused on õigustatud või mitte, võib vahekohtunik või kohtunik võtta arvesse erinevaid asjaolusid, kaasa arvatud diilerlepingut, siseriikliku lepinguõiguse nõudeid ning samuti määruse teksti.

Määrus näeb diileri puhul ette mitmesugust käitumist, mida tarnija ei tohi keelustada. Juhul kui tarnija tegevus oleks taolise tegevuse keelamise asemel suunatud selle takistamisele või lõpetamisele diilerlepingu lõpetamise läbi, kujutaks see tõsist kaudset konkurentsipiirangut ning diilerlepingu suhtes erandi mitterakendamist. Küsimus sellest,

¹⁴² Artikli 3 lõige 6.

¹⁴³ Artikli 3 lõige 4.

kas tarnija on otsustanud lepingu lõpetada teatistes toodud põhjustel või pigem konkurentsile takistamiseks, on vaieldav ning selle üle võib otsustada sõltumatu kolmas isik või vahekohtunik või siseriiklik kohus.

Küsimus 71: Kas tarnija peab põhjendama tähtajalise lepingu mitteuuendamist?

Ei pea. Määrus ei nõua tarnijalt põhjenduste esitamist tähtajalise lepingu mitteuuendamise kohta¹⁴⁴.

5.4. Volitatud remonditöökojad

Volitatud remonditöökoja mõiste on ära toodud määruse artikli 1 lõike 1 punktis 1. Tegemist on tarnija (sõidukite tootja või importija) poolt loodud “ametlike” remondi- ja hooldusteenuste pakkujate võrku kuuluva ettevõttega. “Volitatud remonditöökoja” näol on tegu uue mõistega, kuna vastavalt määrusele nr 1475/95 tegelesid sõidukite jaemüügi ja remondi- ning hooldusteenuste osutamisega üldjuhul tarnija võrku kuuluvad sama liiki ettevõtted, mille üldiselt viidati mõistega “diilerid”. Erinevalt sellest põhineb määrus nr 1400/2002 teistsugusel alusel: uute mootorsõidukite turustamine ja remondi- ning hooldusteenuste osutamine ei ole enam otseselt seotud ning nendega võivad tegeleda erinevad ettevõtted.

Sellest tulenevalt ei luba määrus nr 1400/2002 esitada tarnijatel diileritele kohustust remondi- ja hooldusteenuste osutamise kohta¹⁴⁵. Samuti ei luba see tarnijatel panna volitatud remonditöökodadele kohustust tegeleda uute mootorsõidukite turustamisega¹⁴⁶.

Määrus hõlmab tarnijapoolset kvantitatiivse valikulise turustamise kasutamist või ainuõiguslike turustuskokkulepete kasutamist volitatud remonditöökodade võrguga kuni 30% turuosa ulatuses¹⁴⁷. Antud künnist ületava volitatud remonditöökodade võrgu puhul näeb määrus ainult ette volitatud remonditöökodade kvalitatiivse valiku põhimõtte¹⁴⁸.

¹⁴⁴ Siiski võib mõnes liikmesriigis esineda tsiviilseadustiku sätteid, mis nõuavad taoliste põhjenduste esitamist.

¹⁴⁵ Vt artikli 4 lõike 1 punkt g. Vt samuti põhjendus 22, mis selgitab artikli 4 lõike 1 punktides g ja h toodud põhiliste piirangutega seonduvat olulist aspekti ning viitab selgelt mis tahes otsesele või kaudsele kohustusele või soodustusele, mis muudavad müügitegevuse ja teenuste osutamise omavahel seotuks või vastastikku sõltuvaks.

¹⁴⁶ Artikli 4 lõike 1 punkt h.

¹⁴⁷ Artikli 3 lõike 1 esimene alapunkt.

¹⁴⁸ Artikli 3 lõike 1 kolmas alapunkt.

5.4.1. Kuidas saada volitatud remonditöökojaks

Küsimus 72: Kas uute mootorsõidukite tarnijal on õigus lubada remonditöökojal saada selle volitatud remonditöökodade võrgu liikmeks?

Põhimõtteliselt võib tarnija ise otsustada oma võrgu liikmete üle. Siiski, juhul kui tarnija taotleb kokkulepete vastavust määrusele, sõltub käesoleva küsimuse vastus tarnija volitatud remonditöökodade võrgu turuosast seoses kõnealuse sõidukimargi kõikide mootorsõidukite remondiga. Kui nimetatud turuosa ei ületa 30%, võib tarnija rajatud volitatud remonditöökodade võrk põhineda kas kvantitatiivsel valikulisel turustamisel või ainuõiguslikul turustamisel ning sel juhul võib ta teatavaid remonditöökodasid võrgu liikmeteks mitte kinnitada isegi kui need vastavad selleks vajalikele kvaliteedinõuetele.

Kui kõnealuse sõidukimargi volitatud remonditöökodade võrgu turuosa on suurem kui 30%, hõlmab määrus ainult kvalitatiivset valikulist turustamist. Kui tarnija soovib, et tema turustuskokkulepe vastaks määrusele, võib ta seega enda volitatud remonditöökodadele kehtestada ainult kvalitatiivseid nõudeid ning peab lubama kõigil nõuetele vastavatel remonditöökodadel tegutseda volitatud remonditöökodadena, sealhulgas ka volitatud vahendajatel, kellega on lepingud lõpetatud, kuid kes sooviksid tegevust jätkata volitatud remonditöökodadena.

Küsimus 73: Kas tarnija peab kvalitatiivse valikturustamise rakendamisel kõiki huvitatud remonditöökodasid vajalikest kriteeriumidest teavitama?

Jah, peab küll. Kui tarnija ei teavitaks remonditöökodasid kvaliteedinõuetest, puuduks neil võimalus järgida nõuete täitmist ning näidata enda vastavust neile nõuetele. Näib olevat soovitatav, et tarnijad teeksid nimetatud tingimused kättesaadavaks kõigile remonditöökodadele nende taotlusel või avalikustaksid need näiteks Internetis.

Küsimus 74: Kuidas peab selgelt kvalitatiivsetele nõuetele vastava volitatud remonditöökodade võrgu tarnija taolisi kriteeriume rakendama?

Tarnija, kes kehtestab enda volitatud remonditöökodade võrgule kvaliteedinõuded, peab kehtestama samad nõuded samal viisil kõigile remonditöökodadele. See tähendab eeskätt järgmist:

- Niipea kui remonditöökoda vastab kehtestatud nõuetele, tuleb see määrata volitatud remonditöökojaks. Siiski on tarnija enne kokkuleppe sõlmimist õigustatud kontrollima remonditöökoja vastavust nõuetele;
- Samasugused nõuded peavad kehtima nii neile volitatud remonditöökodadele, kes tegutsevad diileritena asjaomase sõidukimargi uute mootorsõidukite müügiga, kui teistele remonditöökodadele. Tarnija peab eelkõige võimaldama kõigil volitatud remonditöökodadel garantiitingimuste täitmist, tasuta teenuste osutamist ja tehasevigade remontimist seoses kogu ühisturul müüdavate kõnealuse sõidukimargi kõigi mootorsõidukitega¹⁴⁹.

¹⁴⁹ Põhjendus 17.

5.4.2. Asukohaklauslite puudumine volitatud remonditöökodade suhtes

Küsimus 75: Kas määrus hõlmab piirangut valikturustussüsteemi kuuluva volitatud remonditöökoja õigusele otsustada vabalt enda tegevuskoha asukoha või täiendavate töökodade asukoha üle?

Ei. Määrus taolist piirangut ei hõlma. Volitatud remonditöökojal peab olema õigus vabalt valida enda tegevuse asukoht ning mis tahes täiendava tegevuskoha asukoht, kus ta osutab remondi- ja hooldusteenuseid¹⁵⁰.

5.4.3. Varuosad ja volitatud remonditöökoda

Palun viidake ka käesoleva brošüüri 7. peatükile.

Küsimus 76: Kas sõidukite tarnija võib takistada volitatud remonditöökodasid hankimast originaalvaruosi otse varuosade tootjalt?

Ei või. See oleks tõsiseks konkurentsipiiranguks¹⁵¹.

Küsimus 77: Kas tarnija võib kohustada volitatud remonditöökoda teavitama oma kliente sellest, kas ta kasutab originaalvaruosi või samaväärse kvaliteediga varuosi?

Väljaspool garantiiremonti, mille puhul tarnija võib nõuda tema poolt tarnitud varuosade kasutamist, peetakse põhiliseks piiranguks seda, kui tarnija kehtestab remonditöökojale kohustuse teavitada kliente originaalvaruosade või samaväärse kvaliteediga varuosade kasutamisest, kuna see võib otseselt või kaudselt piirata volitatud remonditöökoja õigust nimetatud varuosi osta ja kasutada. Eelkõige pole taolise kohustuse kehtestamine lubatud selleks, et jätta tarbijatele mulje, justkui oleks kasutatavad varuosad madalama kvaliteediga, kui sõiduki tootja poolt pakutavad originaalvaruosad.

Küsimus 78: Kas volitatud remonditöökoda võib olla kohustatud kasutama sõiduki tarnija poolt pakutavaid originaalvaruosi garantiiremondi, tasuta teenuste ja sõidukite tehasevigade remontimisel?

Jah, võib küll. Artikli 4 lõike 1 punkt k näeb ette, et sõiduki tarnija võib nõuda enda tarnitud varuosade kasutamist üldnimetatud remonditeenuste osutamisel¹⁵². Siiski, mis puudutab mootorsõiduki tavalisi remondi- ja hooldusteenuseid, mida ei osutata tarbijale tasuta (näiteks 30 000 km läbimise järel toimuv ülevaatus), siis ei ole sõiduki tarnijal õigust nõuda enda tarnitud originaalvaruosade kasutamist, kuna see tähendaks piirangut

¹⁵⁰ Artikli 5 lõige 3.

¹⁵¹ Vt artikli 4 lõike 1 punkt k.

¹⁵² Garantiiremont tähendab katkiste või mittekvaliteetsete sõidukiosade väljavahetamist.

volitatud remonditöökodade vabadusele kasutada taoliste hooldusteenuste korral originaalvaruosi või teiste tarnijate pakutavaid samaväärse kvaliteediga varuosi¹⁵³.

Küsimus 79: Kas tarnija võib kohustada volitatud remonditöökoda kasutama eranditult vaid nimetatud tarnija pakutavaid sõidukimargi varuosi?

Taolised kokkulepped, mis sõlmitakse volitatud remonditöökoja ja sõiduki tarnija vahel või volitatud remonditöökoja ja varuosade tarnija vahel ning mida teatakse konkurentsikeelukohustustena¹⁵⁴, ei kuulu grupierandi alla. Siiski ei peeta konkurentsikeelukohustuseks kohustust kasutada teatud sõidukimargi varuosasid kuni 30%¹⁵⁵ ulatuses volitatud remonditöökoja poolt ostetud konkureerivate varuosade hulgast, ning see on määрусega kooskõlas¹⁵⁶ niikaua, kui volitatud remonditöökojal on vaba voli osta taolisi kaupu tarnijalt või tarnija määratud ettevõtjalt, näiteks risttarnimise kaudu teistelt volitatud turustajatelt või remonditöökodadelt¹⁵⁷.

Küsimus 80: Kas määрус hõlmab kokkulepet, mille puhul sõidukite tarnija kohustab volitatud remonditöökoda hoidma erinevate sõidukite varuosi remonditöökoja erinevates osades?

Ei hõlma. See piiraks kaudselt volitatud remonditöökodade õigust tegeleda teiste sõidukimarkide remondiga. Taolist piirangut määрус ei hõlma¹⁵⁸. Tarnija võib siiski kohustada volitatud remonditöökoda varuosi süsteemselt ladustama.

Küsimus 81: Kas sõiduki tarnija võib takistada volitatud remonditöökoda müümast originaalvaruosi sõltumatutele remonditöökodadele?

Ei või. See oleks tõsiseks konkurentsipiiranguks¹⁵⁹.

5.4.4. Konkurentsikeelukohustused volitatud remonditöökodadele

Küsimus 82: Kas määрус lubab sõiduki tarnijal takistada volitatud remonditöökodasid osutamast samas töökojas remonditeenused teistele sõidukimarkidele?

Ei luba. Määрус taolist otsest või kaudset piirangut ei hõlma¹⁶⁰.

¹⁵³ Vt artikli 4 lõike 1 punkt k.

¹⁵⁴ Vt artikli 1 lõike 1 punkt b ja artikli 5 lõike 1 punkt a.

¹⁵⁵ Arvutatakse eelmise kalendriaasta konkureerivate kaupade ostude maksumuse põhjal.

¹⁵⁶ Vt artikli 1 lõike 1 punkt b.

¹⁵⁷ Artikli 4 lõike 1 punktid b ja c.

¹⁵⁸ Vt artikli 5 lõike 1 punkt b.

¹⁵⁹ Vt artikli 4 lõike 1 punkt i.

¹⁶⁰ Artikli 5 lõike 1 punkt b.

5.4.5. Volitatud remonditöökoja üleandmine

Küsimus 83: Kas volitatud remonditöökojal on õigus müüa oma töökoda diilerfirmale/turustusfirmale?

Et taoline tegevus oleks määrusega kooskõlas, peab tarnija ja turustaja või volitatud remonditöökoja vaheline kokkulepe sätestama turustaja või remonditöökoja õiguse anda kõik oma õigused ja kohustused üle eelneva turustaja või remonditöökoja poolt valitud mis tahes *sama liiki* ettevõtjale, kes tegeleb samasse turustussüsteemi kuuludes sama marki mootorsõidukite müügi või remondiga¹⁶¹.

Seega peab volitatud remonditöökojal olema õigus vabalt müüa oma töökoda teisele sama sõidukimargi volitatud remonditöökojale¹⁶². Siiski ei ole tarnijal kohustust lubada volitatud remonditöökojal müüa oma töökoda diilerile, kuna diiler ei ole *sama liiki* ettevõtja. Siiski, juhul kui diiler, kellele remonditöökoda soovib enda volitatud remonditöökoda müüa, tegutseb ka kõnealuse sõidukimargi volitatud remonditöökojana, ei ole tarnijal õigust müügile vastu seista.

5.5. Sõltumatud ettevõtjad järelturul

Määruse nr 1400/2002 põhieesmärgi on luua mootorsõidukite müügi- ja hooldusteenuste turul tõhusa konkurentsi tingimused ning võimaldada kõigil neil turgudel tegutsevatel ettevõtjatel, kaasa arvatud sõltumatutel remonditöökodadel, pakkuda kõrgekvaliteedilisi teenuseid. Tõhus konkurents on tarbijate huvides ning see annab neile võimaluse valida erinevate remondi- ja hooldusteenuste pakkujate vahel, sealhulgas sõiduki tootja poolt volitatud ettevõtjate ja sõltumatute ettevõtjate vahel.

5.5.1. Juurdepääs tehnilistele andmetele

Tõhusa konkurentsi tagamiseks peab kõigil remondi- ja hooldusteenuseid osutavatel sõltumatutel remonditöökodadel olema juurdepääs samadele tehnilistele andmetele, väljaõppele, vahenditele ja seadmetele nagu volitatud remonditöökodadel. Määruse nr 1400/2002¹⁶³ lähenemine on laiem kui see oli määruse nr 1475/95¹⁶⁴ puhul, nii seoses ettevõtjatega, kes on õigustatud juurdepääsu saama kui ka artiklitega, mille osas juurdepääs peab olema tagatud.

Juurdepääs tuleb tagada mittediskrimineerival¹⁶⁵, kiirel ja proportsionaalsel moel, mille puhul arvestatakse kõnealuse sõltumatu ettevõtja vajadusi; samuti tuleb teave esitada kasutuskõlblikus vormis.

¹⁶¹ Artikli 3 lõige 3 ja põhjendus 10.

¹⁶² Artikli 3 lõige 3.

¹⁶³ Vt artikli 4 lõige 2.

¹⁶⁴ Vt määruse nr 1475/95 artikli 6 lõike 1 punkt 12.

¹⁶⁵ Ei tohi teha vahet sõltumatute ja volitatud remonditöökodade vahel.

Oleks õigusvastane keelata juurdepääs intellektuaalomandi õigusega kaitstud andmetele või oskusteavet kujutavale informatsioonile tingimustes, kus taoline keeld oleks võrdeline turgu valitseva seisundi kuritarvitamisega vastavalt artiklile 82.

Küsimus 84: Keda võib määrusele vastavalt pidada sõltumatuks ettevõtjaks?

Määruse artikli 4 lõige 2 annab mittelõpliku loetelu neist, keda käsitletakse “sõltumatute ettevõtjatena”. Laiemalt öeldes käsitletakse kõnealuse määruse tähenduses sõltumatu ettevõtjana ettevõtjat¹⁶⁶, kes on otseselt või kaudselt seotud mootorsõidukite remondi- ja hooldusteenustega¹⁶⁷. Remondi- ja hooldusteenustega otseselt seotud sõltumatute ettevõtjate hulka kuuluvad sõltumatud remonditöökojad (näiteks kereremondiga tegelevad remonditöökojad, sõltumatud töökojad, kiirhooldus- ja remondiketid), maanteeabi teenuseid pakkuvad ettevõtjad ja autoklubid. Remondi- ja hooldusteenustega kaudselt seotud ettevõtjateks peetakse tehniliste andmete avaldajaid, varuosade turustajaid, remondiseadmete või -vahendite tootjad ja ettevõtjad kes osutavad kontrolliteenuseid või pakuvad remonditöökodadele väljaõpet, seetõttu, et nende tegevus hõlbustab remonditöökodade tööd.

Küsimus 85: Kes peab tagama juurdepääsu tehnilistele andmetele?

Uute mootorsõidukite tarnijal on kohustus¹⁶⁸ võtta kasutusele kõik vajalikud abinõud tagamaks sõltumatutele ettevõtjatele nõutud juurdepääsu. Asjaomase kohustuse korral on tarnijal siiski lubatud ka delegeerida juurdepääsu osutamise kohustus sõiduki tootja poolt volitatud ettevõtjale, kes tegeleb tehniliste andmete levitamisega, näiteks kõnealuse sõidukimargi siseriiklikule importijale.

Küsimus 86: Millist liiki tehnilistele andmetele peaks sõltumatul ettevõtjal olema juurdepääs?

Sõltumatutel ettevõtjatel peab olema juurdepääs samadele tehnilistele andmetele nagu volitatud remonditöökodadel. See puudutab kõiki remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks vajaminevaid andmeid¹⁶⁹, sealhulgas ka andmeid juurdepääsuks sõidukisse paigaldatud elektroonilistele süsteemidele ning diagnostikaseadmetele ning nende hoolduseks vajaminevaid andmeid. See hõlmab andmeid nii tavalises keelevormis¹⁷⁰ kui ka elektroonilisel kujul. Kui tootja annab enda volitatud remonditöökodadele telefoni või Interneti abiliini teel tehnilist abi, peavad ka sõltumatud remonditöökojad taolist abi saama.

¹⁶⁶ Mõiste “ettevõtja” võib tähistada eraisikut, partnerettevõtet, ühendust või äriühingut.

¹⁶⁷ See ei kehti näiteks ekspertide kohta, kes on seotud liiklusõnnetuste analüüsiga või tootjate kohta, kes soovivad varuosi toota.

¹⁶⁸ Vt artikli 4 lõike 2 esimene lõik.

¹⁶⁹ Juurdepääs on seotud ainult remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks vajaminevate andmetega. Seega ei tule tagada juurdepääsu väljaõppele, mis on seotud näiteks remonditöökoja juhtimisega või arvepidamissüsteemi haldamisega.

¹⁷⁰ Trükitud kujul, helisalvestisena, või elektrooniliselt.

Küsimus 87: Millistele vahenditele ja seadmetele peaks sõltumatul ettevõtjal juurdepääs olema?

Sõltumatutel ettevõtjatel peab olema juurdepääs samadele vahenditele nagu volitatud remonditöökodadel. See puudutab käsitööriistu ja masinseadmeid, tarkvara ja riistvara¹⁷¹, diagnostikaseadmeid ja muid remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks vajalikke seadmeid. Kui tarnija rendib vahendeid välja volitatud remonditöökodadele kasutamiseks, tuleb sama võimaldada ka sõltumatutele ettevõtjatele.

Küsimus 88: Kas sõltumatul ettevõtjal on õigus väljaõppele?

Sõltumatutel ettevõtjatel peab olema juurdepääs samale remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks nõutavale tehnilisele väljaõppele nagu volitatud remonditöökodadel. See hõlmab nii interaktiivset väljaõpet kui mehaaniku või tehniku kohalolekul toimuvat väljaõpet.

Küsimus 89: Kas tarnija võib nõuda tasu tehniliste andmete, vahendite või väljaõppe eest?

Jah, võib küll, kuid tasu ei tohiks olla suurem kui volitatud remonditöökodadelt nõutav tasu. Kui kõnealust toodet tarnitakse volitatud remonditöökodadele tasuta, tuleks seda tarnida tasuta ka sõltumatutele ettevõtjatele.

Küsimus 90: Kas tarnija võib nõuda sõltumatult ettevõtjalt tasu suure hulga andmete eest samas kui viimane vajab ainult ühe konkreetse töö teostamiseks vajalikke andmeid?

Ei või¹⁷². Andmete eest nõutava tasu puhul tuleks arvestada andmete kasutuse otstarvet sõltumatu ettevõtja jaoks¹⁷³ ning see ei tohiks olla nii suur, et takistada juurdepääsu. Kuigi volitatud remonditöökodadele tagatakse tavaliselt juurdepääs suurele hulgale andmetele, peab sõltumatutel ettevõtjatel võimaldama osta väiksemal hulgal andmeid või üksikandmeid. Näiteks juhul kui remonditöökoda soovib teenindada vaid ühte kindlat mudelit, ei peaks ta maksma kõikide mudelite teenindusega seotud andmete eest. Sarnaselt sellele ei tohiks kiirhoolduse ja remondiga tegelev ettevõtja, kes on huvitatud kõigi sõidukite rehvide õigest õhurõhust, olla kohustatud ostma rehvidega mitteseonduvaid andmeid.

Küsimus 91: Kui kiiresti on sõltumatul ettevõtjal õigus andmeid saada?

Sõltumatutele ettevõtjatele tuleb andmed esitada sama kiiresti nagu volitatud remonditöökodadele¹⁷⁴. Seega ei ole lubatav, et tarnijad esitaksid sõltumatutele ettevõtjatele andmed alles pärast enda volitatud remonditöökodadele esitamist. Tarnijad peavad võtma kasutusele vajalikud abinõud seoses infrastruktuuri ja personaliga, et antud

¹⁷¹ Kaasa arvatud elektrooniliste pardaseadmete liidestamiseks ja ümberprogrammeerimiseks vajalik riistvara ja tarkvara.

¹⁷² Artikli 4 lõige 2 ja põhjendus 26.

¹⁷³ Põhjendus 26.

¹⁷⁴ Põhjendus 26.

nõudest kinni pidada. Juhul kui kõigile volitatud remonditöökodadele on juba andmed esitatud, tuleb sõltumatute ettevõtjate taotlusel esitada andmed ka neile, nii kiiresti, et neil oleks võimalik teostada tarbijale remonditöö liigse viivitusega. Kuna üldjuhul tehakse tehnilised andmed volitatud remonditöökodadele kättesaadavaks eriomaste andmelinkide kaudu, mida sõltumatud ettevõtjad reeglina ei kasuta, tuleb sõltumatute ettevõtjate taotlusel teha neile andmed kättesaadavaks teiste kiirete elektrooniliste vahendite abil nagu näiteks e-maili või Interneti kaudu allalaadimise teel.

Uute mudelite andmed tuleks teha sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks samaaegselt volitatud remonditöökodadega.

Küsimus 92: Kas tehniliste andmete avaldajad võivad ümber jaotada tehnilisi andmeid, mida nad on saanud mootorsõiduki tarnijalt?

Tehniliste andmete avaldajad koguvad tavaliselt andmeid erinevatelt tarnijatelt ning avaldavad need standardsel kujul, nii et sõltumatutel ettevõtjatel on kerge neid andmeid kasutada, mis seeläbi lihtsustab juurdepääsu saamist. See on eelkõige oluline väiksemate sõltumatute ettevõtjate jaoks, kes tegelevad erinevate tootjate pakutavate sõidukimarkide remondiga ning kelle otsene juurdepääs erinevate sõiduki tootjate süsteemidele võib olla liiga keerukas või raskendatud.

Küsimus 93: Kas määruse kohaselt võib sõltumatu varuosade turustaja paluda tootjalt õigust andmete edasimüügiks?

Sarnaselt tehniliste andmete avaldajatele, on sõltumatutel varuosade edasimüüjatel õigus tehnilistele andmetele nende enda tarbeks; teiste sõnadega selleks, et neil oleks võimalik varuosi tõhusalt ja hoolikalt turustada. Ilma taolise juurdepääsuta ei oleks neil võimalik teavitada enda kliente – remonditöökodasid sellest, milliseid varuosi mingi töö jaoks vajatakse.

Kui taolised andmed ei ole müügihetkel kättesaadavad, peaksid sõltumatud remonditöökojad need hiljem mootorsõiduki tarnijalt saama. See oleks palju aeganõudvam ja keerukam ning tekitaks volitatud remonditöökodadele sõltumatute remonditöökodade ees konkurentsieelise kuna volitatud remonditöökojad saavad nii varuosad kui tehnilised andmed samast allikast. Juhul kui tarnija keelduks sõltumatutele varuosade turustajatele tehniliste andmete edasimüügiõiguse andmisest, takistaks see tõhusat konkurentsi sõltumatute ja volitatud remonditöökodade vahel ning tähendaks sel juhul tõsist kaudset konkurentsipiirangut¹⁷⁵.

Küsimus 94: Kas on olemas erakorralised asjaolud, mille korral tarnija võib keelduda tehnilistele andmetele juurdepääsu tagamisest?

Üldreeglile erandina täpsustab määrus¹⁷⁶, et on seaduslik ja korrektne kui tarnija takistab juurdepääsu tehnilistele andmetele, mis võivad anda kolmandatele isikutele võimaluse sõidukisse paigaldatud kasutamistõkistest kõrvale hiilida või need välja lülitada,

¹⁷⁵ Määruse artikli 4 lõige 2.

¹⁷⁶ Vt põhjendus 26.

elektronseadmeid uuesti kalibreerida¹⁷⁷ või teha muudatusi näiteks sõiduki kiirust piiravates seadmetes.

Siiski on selge, et paljud sõltumatud ettevõtjad satuvad pidevalt olukorda, kus juurdepääs taoliste andmetele on vajalik nende tööde teostamiseks. Näiteks maanteeabi teenuseid pakkuvatel ettevõtjatel¹⁷⁸ tuleb võimaldada tööde teostamist liigse raskuseta. Komisjonile kättesaadavad andmed näitavad, et suur osa väljakutsetest on seotud klientidega, kes ei suuda sõidukit süütevõtme olemasolust hoolimata käivitada. Teine sagedane probleem puudutab tarbijaid, kes on end oma sõidukist välja lukustanud, jättes võtme sõidukisse. On selge, et nimetatud tingimustes on maanteeabiteenuseid pakkuvatel ettevõtjatel vajalik juurdepääs nõutavaile andmetele, et teha kõik vajaminev selleks, et klient saaks jälle autorooli istuda, seda isegi juhul kui sõidukisse on paigaldatud elektrooniline kasutamistõkis. Sarnaselt eelnevale võivad sõltumatud remonditöökojad sattuda olukorda, kus neil taoliste andmetele juurdepääsuta ei ole võimalik sõidukit teenindada. Ühe näitena võib tuua juhtumi, kus regulaarse hoolduse käigus sooritatud sõiduki aku või elektroonilise komponendi eemaldamine aktiveeris seadme, mis oli mõeldud sõiduki liikumatuks muutmiseks varguse korral.

Erandit tuleb seega tõlgendada kitsalt ning tarnijad võivad takistada juurdepääsu taolist laadi seadmetega seotud andmetele vaid juhul kui puuduvad vähem piiravad meetmed varguse, uuesti kalibreerimise või muudatuste tegemise takistamiseks. Üheks vähem piiravaks võimaluseks oleks kaitsta kiirust piiravaid seadmeid spetsiaalsete juurdepääsukoodidega või krüpteerimisega, mis takistab igasugust asjaomase standardse riist- ja tarkvara muutmist, kuid mis võimaldab sõltumatul remonditöökojal installeerida tarkvarauuendusi remondi- ja hooldustööde käigus.

Mis puudutab kasutamistõkiste kaitset, siis on selge, et maanteeabiteenuseid pakkuvatele ettevõtjatele ja sõltumatutele remonditöökodadele võib teha kättesaadavaks andmed, mida saaks kasutada vaid keegi, kel oleks samuti kliendi sõiduki süütevõti. Teiseks turvaliseks mooduseks edastada mootorsõiduki hooldamise või remondiga seotud andmeid, võiks olla andmelingi kasutamine, mis on vastavuses ISO DIS 15764 nõuetega andmelingi turvalisusele või nii-nimetatud “läbivad programmeerimistehnikad” mille kaudu sõiduk on otseselt ühendatud selle tootjaga, kes teostab mootorsõiduki ümberprogrammeerimise.

5.5.2. Sõltumatute ja volitatud remonditöökodade vahekord

Sõltumatu remonditöökoda on määruse artikli 1 lõike 1 punktis m toodud mõiste kohaselt sõltumatu ettevõtja, kes pakub teatud marki sõidukite remondi- ja hooldusteenuseid kõnealuse sõidukimargi tootja volituseta. Sõltumatud remonditöökojad pakuvad tugevat konkurentsi volitatud remonditöökodade võrgule. Remonditöökoda võib tegutseda sõltumatuna mõnede sõidukimarkide osas ning olla teiste osas volitatud remonditöökojaks. Sõltumatu remonditöökoda võib olla ka volitatud turustaja (st diiler) ühe või enama uue mootorsõidukimargi osas.

¹⁷⁷ Üldjuhul viidatakse sellele mõistega “kiiptuuning”.

¹⁷⁸ Nt autoklubid.

6. TURU MÕISTE JA TURUOSA ARVUTAMINE

6.1. Turu määratlemise põhimõtted

Asjaomase turu korrektne kirjeldamine tekitab küsitavusi ning võib aja jooksul muutuda, muu hulgas ka määрусega tekkivate uute võimaluste tõttu. Mootorsõidukite sektori vertikaalkokkulepped on seotud mitmete erinevate toodetega. Seetõttu ei määratle käesolev määрус toodet ega sellega seonduvate turgude geograafilisi piire, hoolimata sellest, et käsitleb konkreetset sektorit. Seoses turu mõistega lähtub komisjon antud küsimuses enda teatistes määratletud lähenemisest¹⁷⁹. Samuti võtab komisjon arvesse varasemaid otsuseid, mis on asjaomaseid turgusid täpselt määratlenud¹⁸⁰, hinnates neid vastavalt otsuse vastuvõtmisest alates toimunud muutustele ning arvestades kaubanduse taset, millest lähtuvalt on otsuses turgu määratletud¹⁸¹. Komisjoni vertikaalpiirangute suunised selgitavad samuti eriomaseid küsimusi, mis võivad tekkida seoses vertikaalkokkulepetega¹⁸².

Alljärgnevalt on selgitatud mitmeid kõnealustes teatistes määratletud põhimõtteid, mis aitavad paremini mõista määрусes defineeritud turu mõistet. Selgitus on ära toodud lugeja huvides ning see ei asenda kõnealuseid teatise ega määra seda, kuidas komisjon võib mingil konkreetset juhul turgu määratleda.

- (1) Määрус näeb ette, et turu määratlemisel tuleb toote asendatavust hinnata lähtuvalt sellele tarbijast¹⁸³. Seda põhimõtet järgib ka turu mõistet puudutav teatis, mis tõstab muude tegurite hulgas esile nõudluse asendatavuse, vastuseks väikesele ent pidevale hinnatõusule. Nõudluse asendatavuse hindamine hõlmab nende toodete ja geograafiliste piirkondade kindlaksmääramist, mis on tarbija seisukohast asendajateks, ning hinnangut sellele, mil määral mõjutab nõudlust väike, ent pidev hinnatõus, ligikaudu 5–10% ulatuses¹⁸⁴.
- (2) Kooskõlas määрусes tehtava eristusega tuleks üldjuhul eraldi vaadelda uute mootorsõidukite ning varuosade müüki ja remondi- ning hooldusteenuste

¹⁷⁹ Komisjoni teatis asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsioiguses, EÜT C 372, 9.12.1997, lk 5.

¹⁸⁰ Näiteks komisjoni otsuses, 14.03.2000, seoses kohtuasjaga nr COMP/M.1672 – Volvo/Scania (EÜT L 143, 29.05.2001, lk 74), liigitati veoautod väikesõidukiteks (alla 5 tonni), keskmise massiga veokiteks (5 ja 16 tonni vahel) ja raskeveokiteks (üle 16 tonni) ja turud määrati siseriiklikeks. Komisjoni otsuste nimekirja EL konkurentsireeglite rakendamise kohta võib leida veebiaadressilt: http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html

¹⁸¹ Sellest järeldub, et asjaomase toote ja geograafilise piirkonna määratlemine näiteks sõidukiosade tootjate ühinemist hindavas otsuses ei pruugi alati olla asjakohane määratlemaks asjaomase toote turgu, mida mõjutab turustus- ja teeninduskokkulepe, mis puudutab sama sõidukiosa kasutamist varuosana koos kõigi muude remonditeenuste osutamiseks vajalike varuosadega.

¹⁸² Vertikaalpiirangute suunised, 5. jagu, lõiked 88 kuni 99.

¹⁸³ Artikli 8 lõike 1 punktid a, b ja c.

¹⁸⁴ Väike, kuid märkimisväärne ning mittelühiajaline müügihindade tõus, “SSNIP test”. Komisjoni teatis annab turu mõiste määratlemisel eesõiguse nõudluse asendatavusele pakkumise asendatavuse ees.

osutamist¹⁸⁵. Varuosade puhul tuleb hoolikalt hinnata tegelike asendustoodete olemasolu turul. Mõnel juhul võib asendustooteid olla¹⁸⁶ ning mõnel juhul mitte¹⁸⁷.

- (3) Vertikaalkokkuleppe sõlmimisel peab arvestama olemasoleva kaubanduse taset, selleks, et hinnata asendatavust ning sellest tulenevalt määratleda seonduvaid turgusid¹⁸⁸. Ei saa välistada, et näiteks sama varuosa seondub erinevate asjaomaste turgudega, sõltuvalt selle tootmisfaasist või turustusketist, mille korral kokkulepe sõlmitakse, nt esimesel tarnel tehases, hulgimüügi või jaekaubanduse korral¹⁸⁹.
- (4) Valmistoodete, nt mootorsõidukite turustamise puhul või remondi- ja hooldusteenuste osutamisel lõpptarbijale määratletakse üldjuhul asendatavus jaemüügiga tegelevale ostjale, nagu näiteks turustussüsteemi kuuluvate volitatud turustajatele või remonditöökodadele, lõpptarbijate eelistuste põhjal. Kui erinevad mootorsõidukid ei ole lõpptarbijaja jaoks asendatavad, loetakse neid ka jaemüügiga tegelevate turustajate jaoks mitteasendatavateks¹⁹⁰. Siiski, pooltoote korral, mis pole valmistootes märgatav, ei määra lõpptarbijaja eelistused oluliselt asendatavust ostja, näiteks sõiduki tootja jaoks¹⁹¹.

¹⁸⁵ Ühtseid turgusid, mis sisaldaksid nii mootorsõidukeid kui varuosasid, võib määratleda arvestades muu hulgas ka mootorsõiduki eluiga ning tarbijate eelistusi ning ostukäitumist, vt turu mõiste kohta käiva teatise lõige 56. Tegelikult vajab otsustamist see, kas märkimisväärne osa ostjatest teeb oma valiku sõiduki eluaegseid kulusid arvestades või mitte. Ostukäitumine võib oluliselt erineda näiteks nende ostjate vahel, kes ostavad veoautosid enda autopargi tarbeks, mille puhul arvestatakse sõiduki ostmise hetkel hoolduskuludega (nt ühendatud ostmise ja kasutuslepingud veoautode osas, mille pealt tuleb tasuda läbitud km arvu järgi), ja üksiksõidukite ostjate vahel.

¹⁸⁶ Nagu näiteks lihtsate remondi- ja hooldusteenuste teostamisel kasutatavad tooted. Näiteks akude puhul võib mitmeid turul olemasolevaid alternatiive ohutult kasutada mingil konkreetsel automudelil.

¹⁸⁷ Mitmete konkreetse sõidukimargi varuosade suhtes võivad kergesti kättesaadavad alternatiivsed tooted puududa ning seetõttu ei saaks lõpptarbijaja mingi teise varuosaga enda autot parandatud. Asendustoodete puudumisel võib konkreetse sõidukimargi varuosi seega määratleda kui asjaomase toote turgu, mida mõjutab tarnija ja selle volitatud remonditöökodade võrgu vaheline kokkulepe.

¹⁸⁸ Vertikaalpiirangute suunised, lõiked 91 kuni 94.

¹⁸⁹ Detaile ja varuosasid puudutavaid tarne- ja hulgimüügikokkuleppeid võivad sõlmida pooled, kelle geograafilisse tegevusulatusse kuuluvad kõik või mitmed liikmesriigid, millest tuleneb ka vastav geograafiliste turgude määratlus (vt näiteks komisjoni otsust, 25.1.2002, kohtuasjas nr COMP/M.2696 – TMD/MENETA/MAST, milles komisjon oli seisukohal, et asjaomane geograafiline turg sõiduautode ketaspidurite vibratsioonivastaste seibide tootmisel oli vähemalt kogu ELi hõlmav). Vertikaalkokkulepped, mis puudutavad järgnevat tootmisfaasi, võivad turustusfaasis mõjutada kitsamalt määratletud turgusid. Kokkulepped, mis sõlmitakse vahetult enne jaemüügifaasi, võivad reeglina hõlmata ostjaid, mille korral on kohane lähtuda siseriiklikust või piirkondlikust asjaomase turu kirjeldusest.

¹⁹⁰ Näiteks kahte erinevat mootorsõidukit, ütleme väikest tarbesõidukit ja luksuslimusiini, ei saa pidada ostja jaoks asendatavateks kui need ei ole lõpptarbijaja jaoks asendatavad, sõltumata sellest, kas sama turustaja ostab tegelikult mõlemad neist edasimüügiks või mitte.

¹⁹¹ Näiteks võib sõidukisse monteeritava sõidukiosa puhul toote turgu määratleda vastavalt sõiduki tootja eelistustele. Sõidukitootja ja sõidukiosade tarnija vahel sõlmitud vertikaalkokkulepe võib mõjutada oletatavat turgu, milleks võib olla näiteks “diiselkütuse sissepritsesüsteemid väikesõidukitele,

- (5) Asenduskettide olemasolu vajab hindamist seoses otseselt mitteasendatavate toodetega. Kui puudub sobiv pretsedent asjaomase turu määratlemiseks, on võimalikud asendusketid eriti asjakohased ning neid tuleb erinevate mootorsõidukite tarbeks hoolikalt uurida¹⁹².
- (6) Mis puudutab järelmüügi teenuseid ja varuosasid, siis hõlmab mootorsõidukite tarnija ja selle volitatud remonditöökodade võrgu vaheline vertikaalkokkulepe sageli hulka lepingujärgseid kaupu ning intellektuaalse vara õiguste tagamist, toetust ning litsentseerimist. Taoline komplekteerimine võimaldab volitatud ettevõtete võrgul koos kindla sõidukimargi mahukate investeeringutega osutada kõnealuse sõidukimargi remonditeenuseid. Taolistel juhtumitel arvestab tarnija enda turuosa nii kaupade väärtuse põhjal, eelkõige enda võrgule tarnitavate varuosade väärtuse põhjal, see tähendab tarnijate ja remonditöökodade vahelisel turul, kui ka võrgu poolt osutatavate teenuste põhjal, see tähendab remonditöökodade ja lõpptarbijate vahelisel turul¹⁹³.

sealhulgas sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele” (vt näiteks komisjoni otsust, 11.7.1996, kohtuasjas nr IV/M.768 – Lucas/Variety).

¹⁹² Turu mõistet käsitlev teatis, lõige 57. Näiteks kolme sõidukikategooria (nt tootekategooriate) A, B ja C puhul, mille korral A-d peetakse asendatavaks B-ga, kuid mitte C-ga, aga B-d peetakse asendatavaks C-ga, võib asjaomane toote turg hõlmata nii A, B kui C kategooria sõidukeid. Vaatamata otsese asendatavuse puudumisele kahe äärmuse, A ja C vahel, võib nende asendatavus nende “naaberkategooriaga” B oluliselt piirata A ja C kategooria tarnijate konkurentsikäitumist.

¹⁹³ Põhjendus 7. Vertikaalpiirangute suunised, lõige 95.

6.2. Näited turuosa mõiste kohta ja turuosa arvutamine

Artikkel 8

Turuosa arvutamine

1. Käesolevas määruses sätestatud turuosad arvutatakse:

- a) uute mootorsõidukite turustamise osas tarnija müüdud lepingujärgsete kaupade ja neile vastavate kaupade ning muude tarnija müüdud ning ostjate poolt omaduste, hinna ja kasutusotstarbe tõttu omavahel asendatavateks või vahetatavateks peetavate kaupade müüginimatu põhjal;
- b) varuosade turustamise osas tarnija müüdud lepingujärgsete kaupade ja muude kaupade ning muude tarnija müüdud ning ostjate poolt omaduste, hinna ja kasutusotstarbe tõttu omavahel asendatavateks või vahetatavateks peetavate kaupade väärtuse põhjal;
- c) remondi- ja hooldusteenuste pakkimise osas tarnija turustusvõrgu liikmete müüdud lepingujärgsete teenuste ning muude kõnealuste liikmete müüdud ning ostjate poolt omaduste, hinna ja kasutusotstarbe tõttu omavahel asendatavateks või vahetatavateks peetavate teenuste väärtuste põhjal.

Kui müüginimatu käsitlevad andmed ei ole kättesaadavad, võib kasutada väärtust käsitlevaid andmeid ja vastupidi. Kui selline teave ei ole kättesaadav, võib kasutada muudel usaldusväärsel turgu käsitlevatel andmetel põhinevaid hinnanguid. Artikli 3 lõike 2 kohaldamisel kasutatakse turuosa arvutamiseks kas ostumahtu või ostuväärtust turul või nende tõenäolist väärtust.

Artikkel 1

Mõisted

(...)

2. Mõisted *ettevõtja*, *tarnija*, *ostja*, *turustaja* ja *remonditöökoda* hõlmavad nendega seotud asjaomaseid ettevõtteid.

“Seotud ettevõtjad” on:

- a) ettevõtjad, kelle puhul ühel kokkuleppepoolel on otseselt või kaudselt:
 - i) kasutada rohkem kui pooled häälest või
 - ii) õigus nimetada ametisse üle poole nõukogust, juhatusest või ettevõtjat seaduslikult esindava organi liikmetest või
 - iii) õigus juhtida ettevõtja äritegevust;
- b) ettevõtjad, kellel on ühe kokkuleppepoole suhtes otseselt või kaudselt punktis a loetletud õigused või volitused;
- c) ettevõtjad, kelle suhtes mõnel punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a loetletud õigused või volitused;
- d) ettevõtjad, kelle suhtes kokkuleppepoolel koos ühe või mitme punktis a, b või c osutatud ettevõtjaga või ühel või mitmel kõnealustes punktides osutatud ettevõtjal ühiselt on punktis a loetletud õigused või volitused;
- e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a loetletud õigused ja volitused kuuluvad ühiselt:
 - i) kokkuleppepooltele või nende vastavatele punktides a-d loetletud seotud ettevõtjatele või
 - ii) ühele või mitmele kokkuleppepoolele või ühele või mitmele punktides a-d loetletud nendega seotud ettevõtjale ja ühele või mitmele kolmandale isikule.

Määruse kohaldamisel käsitletakse asjaomase turuosana tarnija poolt kaetud turuosa, välja arvatud ainuõigusliku tarnimise kohustust hõlmavate kokkulepete korral¹⁹⁴, mille puhul on asjaomaseks ostja turuosa. Mõisted “tarnija” ja “ostja” ei ole määruse tähenduses piiratud vaid kokkuleppepooleks oleva juriidilise isikuga. Need hõlmavad samuti teisi seotud ettevõtteid, mis üheskoos moodustavad ettevõtja artikli 81 lõike 1 tähenduses. Selle tulemusena tuleks vastavalt määrusele liita ühe sõidukimargi juriidilise isiku kokkuleppe eesmärgil toimuval turuosade arvutamisel juurde ka sama ettevõtja, kaasa arvatud seotud ettevõtjate alla kuuluvate teiste sõidukimarkide müük asjaomastel turgudel.

Turuosa arvutamist saab selgitada nelja tüüpilise, ent siiski oletusliku näite põhjal. Selgitused on toodud lugeja huvides ning need ei määra seda, kuidas komisjon võib mingil konkreetsel juhul turgu määratleda.

Näide a): Kindla automudeli turuosa arvutamine juhul, kui konkureeriva toote turgudel on asenduskett

Tarnija on huvitatud enda uue, linnatarbijatele mõeldud automudeli edust enda liikmesriigis (kuulub C-kategooriasse, näiteks komisjoni poolt kaks korda aastas koostatavas autohindade aruandes kasutatud klassifikatsiooni või majandusuuringutes kasutatava sarnase klassifikatsiooni alusel). Varasemad komisjoni otsused ei ole sõiduautoturgu(sid) täpselt määratlenud¹⁹⁵. Tarbija soovib analüüsida, kas selle mudeli suur turuosa võrreldes konkureerivate mudelitega, mis kuuluvad samasse kategooriasse, on seotud selle turustuskokkulepete vastavusega määrusele. Oletame, et kuna turustajad ostavad siseriiklikult, eksisteerivad liikmesriikide hulgas suured erinevused hindade ning turu hõlvamise osas ning paralleelne kauplemine on väike, sest jaeturgusid peetakse üldjuhul siseriiklikeks.

Kõnealuse auto põhimudelit müüakse hinnaga 15 000 eurot, kuid lisavõimalused võivad tõsta hinda kuni 33%, 20 000 euroni, hinnatasemele, mis on sarnane kõrgema kategooria D põhimudeli müügihindadega. Turu-uuring näitab, et sarnane hinnakattuvus on samuti madalama kategooriaga B. Taolises olukorras võib asendusketi kasutamine kolme konkureeriva toote turgudel õigustada ühe asjaomase toote turu loomist, mis hõlmaks kõiki kolme kategooriat, juhul kui nende vahel on võimalik tõhusat asendamist

¹⁹⁴ Vt mõistet artikli 1 lõike 1 punkt e.

¹⁹⁵ Sõiduautosid saab liigitada erinevatesse kategooriatesse vastavalt objektiivsetele teguritele nagu hobujõud, kere ja hind. Ükski varasem komisjoni otsus ei ole sõiduautode müügi asjaomast turgu määratlenud täpselt vastavalt artiklile 81 või nõukogu määrusele (EMÜ) nr 4064/89, 21. detsember 1989, kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumise üle (EÜT L 395, 30.12.1989; parandatud versioon EÜT L 257, 21.9.1990, lk 13). Seoses autotootjate vaheliste liitumistega isegi kõige kitsamalt määratletud turgudel, mille puhul arvestati erinevate autode jaotamist erinevatesse kategooriatesse, ei muutnud täpse mõiste määratlemine kohtuasja hindamist. Artikli 81 kohaldamisel tekkinud käsitletavaid objektipoolsed konkurentsipiirangute rikkumisi hinnati vastavalt alternatiivsetele turudefinitsioonidele ja täpne definitsioon jäeti lahtiseks. Liitumiste kohta vt näiteks kohtuasjad M.416 BMW/Rover, M.741 Ford/Mazda, M.1204 DaimlerBenz/Chrysler, M. 1283, Volkswagen/Rolls Royce, M.1326 Toyota/Daihatsu, M.1416 Hyundai/Kia, M.1452 Ford/Volvo, M.1847 GM/Saab, M.1998 Ford/Land-Rover, M.2832 General Motors/Daewoo. Ükski neist ei tõstatanud küsimust võimalikult kitsalt määratletud turuosa mõiste kohta. Artikli 81 kohaldamise kohta vt näiteks Volkswagen I (1998) ja II (2001), Opel (2000), DaimlerChrysler (2001).

rakendada¹⁹⁶. Seega arvutab tarnija enda turuosa, arvestades selle kõikide automodelite arvu, mis kuuluvad kategooriatesse B, C ja D ning on tarnitud selle turustusvõrku ja müüdud asjaomastel geograafilistel turgudel, ehk siis liikmesriikides, ning jagades saadud arvu asjaomasel turul müüdud B, C ja D kategooria mudelite koguarvuga.

Näide b): Sõiduautode jaemüügiga seotud turustuskokkulepped sõiduki tootja ja selle volitatud turustajate võrgu vahel

Sõiduautode tarnija turustab enda tootevaliku enda volitatud turustajate võrgu kaudu Euroopa Liidu 15 liikmesriigis, järgides kvantitatiivset valikturustussüsteemi. Määrus hõlmab taolist süsteemi tingimusel, et turustuskokkulepete järgi ei ole tarnija turuosa asjaomastel turgudel suurem kui 40%. Vastavalt komisjoni vertikaalpiirangute suunistele ning selle varasematele otsustele käsitletakse autode jaemüüki üldjuhul tootmisest ja hulgimüügist eraldi oleva turuna¹⁹⁷. Praegu näib olevat nii, et turustajad ostavad tegelikult siseriiklikult, liikmesriikide vahel on suured erinevused hindade ning turu hõlvamise osas, paralleelne kauplemine on väike ning seega peetakse jaeturgusid siseriiklikeks. Tootevalik hõlmab mitmeid automudeleid, mille ostjateks on tavaliselt tarbijad, kelle individuaalsed eelistused teatava sõidukitüübi osas määratlevad volitatud turustajate tootevaliku¹⁹⁸. Võrgu müüdavad mudelid on jagatud kategooriatesse B, C ja D.

Siis arvutab tarnija enda turuosa(d) eelneval kalendriaastal iga kolme "konkureeriva" toote turu kohta, toetudes näiteks iga liikmesriigi avalikele andmetele sõidukite registreerimise kohta. Arvutus sisaldab samuti tarnija jaemüüki vahetult tegutsevate müügikohtade kaudu¹⁹⁹.

Kui sama tarnija kõikide sõidukimarkide kogumüük on väiksem kui 40% igal konkureeriva toote turul B, C ja D ning iga liikmesriigi osas, vastavad kokkulepped määruse artikli 3 lõikes 1 toodud üldtingimusele²⁰⁰. Juhul kui nimetatud lävepakku ühes või mitmes liikmesriigis ühe konkureeriva toote turu osas ületatakse, tuleks lähemalt

¹⁹⁶ Komisjoni poolt käsitletud kategoriseerimise näide on järgmine: A: miniautod (nt Smart), B: väikeautod (Fiat Punto), C: keskaudod (VW Golf), D: suured autod (Volvo S-70), E: esindusautod (Audi A6), F: luksusautod (Mercedes Class S), S sportautod (Ferrari), M: mahtuniversaalid (või MPV-VAN, Renault Espace), J sportmaasturid (sealhulgas neljarattaveoga, Suzuki Vitara). Vt kohtuasjad M.1416 BMW/Rover ning M.1452 Ford/Volvo. Asendusketi korral võivad mitmed neist kategooriatest olla koondunud erinevate toodete turgudele, nii et asjaomaseid turge oleks vähem kui kategooriaid. ON siiski küsitav, kas taolist asendusketti võiks laiendada nii, et see kataks kõiki kategooriaid.

¹⁹⁷ Vertikaalpiirangute suunised, lõiked 91-92. Autode turustamise kohta vt näiteks kohtuasjad M.182 Inchape/IEP, M.1592 Toyota Motor/Toyota Taani, M.1036 Chrysler/Turustajad (BeNeLux, Saksamaa), M.1761 Toyota Motor/Toyota Prantsusmaa.

¹⁹⁸ Vt ülaltoodud jagu 6.1, punkt 4.

¹⁹⁹ Artikli 8 lõike 2 punkt b.

²⁰⁰ Käesolevas näites oleks sama ettevõtja mingi teise sõidukimargi kõrge turuosa sportautode osas mitteamajakohane juhul, kui taolised autod ei kuulu turustuskokkulepetega seonduva sama asjaomase turu alla. Sama kehtiks ka juhul, kui omatakse suuri turuosasid teistes liikmesriikides ning need turuosad ei kuulu kokkuleppega seonduva asjaomase turu alla, või toodete kohta, mis ei konkureeri sõiduautodega, hoolimata sellest, kas määrus neid hõlmab, nt autobussid, või mitte, nt mootorrattad.

uurida, kas asendusketi loomine viiks tooteturu laiemal määratlemiseni, mis hõlmaks kõigi kolme konkureeriva toote turgusid.

Näide c): Teenindust käsitlevad kokkulepped sõiduki tootja ja selle volitatud remonditöökodade võrgu vahel

Sõiduautode tootja organiseerib endale sõidukimargi tarbeks volitatud remonditöökodade võrgu, kelle hoolde usaldatakse selle garantiitingimuste täitmine. Tootja varustab võrku varuosadega ning võimaldab sellele juurdepääsu tarneketi logistikale, tarkvarale ja intellektuaalse vara õigustega kaitstavale kaupadele. Süsteemi liikmed võivad mainida enda kuulumist selle sõidukimargi volitatud remonditöökodade võrku ning kasutada sõidukimargi kaubamärki enda töökojas ning reklaamides. Volitatud remonditöökodad peavad teatava sõidukimargiga seoses tegema üsna suuri investeeringuid, et nad suudaksid pakkuda selle sõidukimargi sõidukitele kõiki remondi- ja hooldusteenuseid. Kuna võrgu varustamine on korraldatud siseriiklikul tasandil ning võrgu liikmed võivad sel moel osta sarnastel kaubandustingimustel ning seda ka teevad, peetakse siseriiklikku turgu kokkuleppega seonduvaks geograafiliseks turuks.

Varuosade ning remondi- ja hooldusteenuste pakkumist peetakse kõnealuste uute sõidukite müügiturust eraldiseisvaks turuks²⁰¹. Oletame, et antud näite korral näitavad turu-uuringud, et ainult volitatud võrk suudab pakkuda ning pakub ka tegelikult igal geograafilisel turul oleva sõidukimargi enamiku autode teenindust, ehkki teised remonditöökodad tegelevad samuti kõnealuse sõidukimargi teatud vanuses olevate autode tõhusa teenindamisega või teostavad lihtsamaid hooldus- või remonditöid, nt seoses summuti, akude ja rehvidega. Kui autoomanike arvates ei ole konkreetse sõidukimargi remonditeenused asendatavad sõidukimargiga mitteseonduvate remonditeenustega ning juhul, kui paljud konkreetse sõidukimargi varuosad ei ole nende teenuste pakkumiseks sõidukimargiga mitteseonduvate varuosadega asendatavad, on volitatud võrgu turu koguväärtuseks kõnealuse sõidukimargi sõidukitele osutatud teenuste väärtus siseturul, vastavalt eelmise kalendriaasta andmetele või sellest tulenevaile arvutustele²⁰².

Antud olukorras peaks tarnija arvutama enda turuosa(d) siseriiklikul turul (turgudel) nii võrgu osutatud remondi- ja hooldusteenuste väärtuse alusel kui ka varuosade väärtuse põhjal, millest osad on ainuomased selle võrgule müüdavale sõidukimargile²⁰³. Kõnealuse arvutuse alla ei kuulu varuosad, mida tarnitakse täitmaks õiguslikke garantiitingimusi mingit kasumit saamata. Selle näite korral on tõenäoline, et tarnija ning selle võrgu turuosa ületab määruse artikli 3 lõikes 1 määratud 30% künnise nende tootevalikusse kuuluvate varuosade osas, mis ei ole asendatavad teiste sõidukimarkide varuosadega, ning nende volitatud remonditöökodade poolt teostatud remonditeenuste osas, mida sõltumatud remonditöökodad ei paku. See sõltub konkreetse sõidukimargi originaalvaruosade ning samaväärse kvaliteediga varuosade sõltumatute tarnijate turuosa hõlvamisest.

²⁰¹ Vt ülaltoodud jagu 6.1, punkt 4, nt kõnealuste autode ostjateks on enamjaolt lõpptarbijad, nende kasulik eluiga on keskmiselt 12 aastat ning need vahetavad mitu korda omanikku. Teeninduskulud ei mõjuta eriti konkureerivate sõidukite vahel valiku tegemist. Vt samuti kohtuasi M.416 BMW/Rover.

²⁰² Vt ülaltoodud jagu 6.1, punkt 2 ja artikli 8 lõike 1 viimane lõik. Osutatud teenuste väärtuse hindamine võib toimuda teatud piirkonnas tegutseva sõidukipargi alusel.

²⁰³ Vt artikli 8 lõige 1, eelkõige punktid b ja c ning jagu 6.1, punkt 2.

Näide d): Ainumüügiõigust omavate sõltumatute remonditöökodade võrgu turuosa(de) arvutamine

Mootorsõidukeid mittetootev tarnija organiseerib endale remonditöökodade võrgu ainuõigusliku turustussüsteemi põhimõtete järgi, st süsteemina, milles igale remonditöökojale on eraldatud ainuõiguslikud geograafilised piirkonnad. Tarnija kehtestab samuti remonditeenuste kvaliteedinõuded ning võimaldab intellektuaalse vara õiguste kasutamist võrgu poolt, pakkudes sellele tehnilist ja kaubanduslikku abi konkreetse sõidukimargi maine loomisel ning ülalhoidmisel. Samuti tarnib see vahetult varuosi või kehtestab nõudeid osadele, mida võrk remondi- ja hooldusteenuste pakkumisel kasutab. Võrk tegeleb ainult lihtsamate remondi- ja hooldusteenuste pakkumisega kõigi sõidukimarkide mootorsõidukitele. Kuna võrgu varustamine on korraldatud siseriiklikul tasandil ning võrgu liikmed võivad sel moel osta sarnastel kaubandustingimustel ning seda ka teevad, peetakse siseriiklikku turgu kokkuleppega seonduvaks geograafiliseks turuks.

Määrus hõlmab võrku rakendavaid kokkuleppeid tingimusel, et tarnija turuosa ei ületa 30% mis tahes seonduva toote või teenuse turust. Võrk ei paku mingeid teenuseid konkreetsest sõidukimargist lähtuvalt ning seoses võrgu pakutavate teenustega on tarbijatel valida asjaomase teenuse teiste pakkujate vahel, nt autotootjate remonditöökodade võrgu, teiste kiirremondi ja -hooldusega tegelevate võrkude ja sõltumatute remonditöökodade vahel. Määruse artikli 3 lõikes 1 sätestatud üldtingimus on seega täidetud juhul, kui konkurendid pakuvad 70% või enam kõigi sõiduautode asjaomastest remondi- ja hooldusteenustest selles liikmesriigis, ning tingimusel, et iga varuosade kategooria puhul moodustab tarnija poolt võrgule müüdavate turuosade väärtus 30% või vähem taoliste remonditöökodade poolt kasutatud varuosade ostuväärtusest kogu selle turu osas.

7. VARUOSADE TURUSTAMINE JA JUURDEPÄÄS VARUOSADELE

Määruse nr 1400/2002 eesmärgiks on konkurentsi kindlustamine varuosade turul. Sel otstarbel hõlmab määrus mitmeid põhilisi piiranguid ning ei luba tarnijatel, eeskätt sõidukitootjatel ja importijatel, piirata enda turustajate ja volitatud remonditöökodade õigust hankida originaalvaruosi ja samaväärse kvaliteediga varuosi mis tahes nende valitud kolmandalt ettevõtjalt ning kasutada neid mootorsõidukite remondi- ja hooldustöödeks²⁰⁴. Samuti ei või sõiduki tootjad piirata varuosade tootjate õigust müüa originaalvaruosi või samaväärse kvaliteediga varuosi volitatud või sõltumatutele remonditöökodadele²⁰⁵. Lisaks sellele ei luba määrus nr 1400/2002 tarnijatel piirata oma turustajate ja volitatud remonditöökodade õigust müüa varuosi sõltumatutele remonditöökodadele, kes kasutavad neid mootorsõidukite remondiks ja hoolduseks²⁰⁶.

Parandamaks tõhusa konkurentsi tingimusi, toob määrus nr 1400/2002 uue mõistena sisse termini “originaalvaruosa”²⁰⁷. Need on samaväärse kvaliteediga varuosad nagu uue mootorsõiduki monteerimisel kasutatavad sõidukiosad. Originaalvaruosi võib toota ka sõiduki tootja, kuid enamjaolt toodetakse neid sõidukiosade tootjate poolt, vastavalt tarnekokkulepetele sõiduki tootjaga. Need toodetakse vastavalt sõiduki tootja kehtestatud tehnilistele nõuetele ja tootmisstandarditele ning paljudel juhtudel toodetakse neid samal tootmisliinil nagu mootorsõiduki kokkupanemisel kasutatavaid sõidukiosi.

Sõna “kehtestatud” tähendab seda, et varuosade tootja rakendab kõnealuseid tehnilisi nõudeid ja tootmisstandardeid sõiduki tootja nõusolekul, et neile tehnilistele nõuetele ja standarditele vastavad osad ühilduksid tootja sõidukitega. Siiski ei pea sõiduki tootja taolisi tehnilisi nõudeid ja standardeid eelnevalt välja töötama; need võivad tuleneda ka ühisest arengukavast või võivad samuti olla välja töötatud sõidukiosade või varuosade tootja enese poolt. Viimasel juhul kehtestatakse tehnilised nõuded ja standardid varuosade tootjale sõiduki tootja nõusolekul ning varuosade tootja saab neid kasutada originaalvaruosade tootmiseks. Vastavalt määrusele nr 1400/2002 peab sõiduki tootja andma otsese loa sõidukiosade tootjale kasutada nimetatud tehnilisi nõudeid ja standardeid originaalvaruosade tootmiseks ja turustamiseks: asjaolu, et nimetatud standardid on varuosade tootjale kättesaadavad, võimaldab neid kasutada selleks, et toota originaalvaruosi, mida ei turustata sõiduki tootjale, vaid müüakse pigem otse varuosade turustajatele või remonditöökodadele²⁰⁸.

Kuna sama sõidukiosade tootja valmistab peaaegu kõigil juhtudel nii sõidukiosi kui varuosai, kasutades samasuguseid tehnilisi nõudeid ja tootmisstandardeid, on kõnealused varuosad selgelt “originaalvaruosad”. Siiski, mõningatel juhtudel on tootjatel tarnekokkulepped sõidukiosade tootjatega, kes toodavad ja tarnivad ainult sõiduki

²⁰⁴ Artikli 4 lõike 1 punkt k.

²⁰⁵ Artikli 4 lõike 1 punkt j.

²⁰⁶ Artikli 4 lõike 1 punkt i selgitab seda varuosade valikulise turustussüsteemi korral; ainuõiguslikus turustussüsteemis tuleneb see artikli 4 lõike 1 punkti b alapunktist l, mis takistab ainuõiguslikku turustamist kasutaval tarnijal piirata passiivset müüki mis tahes tarbijatele.

²⁰⁷ Vt mõistet artikli 1 lõike 1 punkt t.

²⁰⁸ Selle võimaluse piiramine kujutaks põhilist piirangut artikli 4 lõike 1 punkti k tähenduses.

varuosi ning ei tooda selle sõidukiosi. Kui taolised osad toodetakse vastavalt sõiduki tootja tehnilistele nõuetele ja tootmisstandarditele, mis on samasugused nagu sõidukiosade tootmise puhul, on need samuti “originaalvaruosad”.

“Originaalvaruosad” tuleb eristada “samaväärse kvaliteediga varuosadest”²⁰⁹. Samaväärse kvaliteediga varuosad vastavad asjaomase sõiduki monteerimisel kasutatavate sõidukiosade kvaliteedile, kuid need ei ole toodetud vastavalt sõiduki tootja kehtestatud tehnilistele nõuetele ja tootmisstandarditele. See tähendab, et need varuosad on samaväärse või isegi kõrgema kvaliteediga, kuid need võivad olla näiteks valmistatud teisest materjalist või olla teist värvi.

Küsimus 95: Kas lisaseade on samuti varuosa?

Artikli 1 lõike 1 punktis s toodud mõistest järelneb, et tooteid, mis ei ole kõnealuse mootorsõiduki kasutamiseks vajalikud, nagu näiteks raadio või CD-mängija, GSM peakomplekti paigaldus, navigatsioonisüsteem või pagasiraam, ning millele üldjuhul viidatakse kui lisaseadmetele, ei loeta varuosadeks. Siiski, juhul, kui taolised tooted paigaldatakse uue sõiduki tootmisel ning integreeritakse sõiduki teiste osade või süsteemidega, saavad neist antud sõiduki osad ning nende parandamiseks või vahetamiseks vajaminevad osad on varuosad (nt kõrgekvaliteediline juhtimisseade, mis on integreeritud auto rooliga). Sõiduki tootmisjärgselt bussi või veoautosse paigaldatud õhukonditsioneer või kliimaseadet või autosse paigaldatud alarmsüsteemi või hi-fi süsteemi tuleb seega käsitleda lisaseadmetena.

Määrust nr 1400/2002 ei kohaldata lisaseadmete turustamise, remondi ja hoolduse osas. Nende turustamine võib kuuluda määruse nr 2790/1999 alla.

Küsimus 96: Kas määrdeained või teised vedelikud on varuosad ning kui see on nii, siis mis sellega seondub?

Palun viidake küsimusele 2.

Küsimus 97: Mis on “originaalvaruosad”?

“Originaalvaruosad” jagunevad kolme kategooriasse.

Originaalvaruosade esimesse kategooriasse kuuluvad sõiduki tootja poolt toodetud varuosad. Nimetatud originaalvaruosade kohta kehtivad järgmised reeglid:

- sõiduki tootja võib nõuda, et tema volitatud remonditöökojad kasutaksid selle kategooria originaalvaruosi garantiiremondi, tasuta teenuste ja taastustööde puhul²¹⁰;
- sõiduki tootja ei tohi piirata enda turustajate õigust müüa selle kategooria varuosad, kas aktiivselt või passiivselt, sõltumatutele remonditöökodadele, kes kasutavad neid

²⁰⁹ Vt mõistet artikli 1 lõike 1 punkt u.

²¹⁰ Vt artikli 4 lõike 1 punkt k.

mootorsõidukite remondiks ja hoolduseks²¹¹; sel puhul pole oluline, kas nimetatud remonditöökojad kasutavad neid töökojas või maanteeabiteenuste osutamisel.

“Originaalvaruosade” teine kategooria viitab varuosadele, mis tarnitakse varuosade tootja poolt sõiduki tootjale, kes müüb neid edasi enda turustajatele. Nende originaalvaruosade kohta kehtivad järgmised reeglid:

- varuosade tootjal ei tohi piirata nimetatud osade märgistamist enda kaubamärgi või logoga tõhusalt ja nähtaval viisil²¹². Käesoleva õigusega kaasneb samuti õigus kasutada enda kaubamärki või logo toote pakenditel ning mis tahes saatedokumentidel;
- sõiduki tootja võib samuti märgistada neid osasid enda kaubamärgi või logoga;
- ei tohi piirata varuosade tootja võimalust tarnida neid varuosi mis tahes volitatud või sõltumatule varuosade turustajale või mis tahes volitatud või sõltumatule remonditöökojale²¹³, ning samuti ei tohi piirata volitatud remonditöökoja võimalust neid varuosi kasutada²¹⁴;
- sõiduki tootja võib nõuda, et tema volitatud remonditöökojad kasutaksid selle kategooria originaalvaruosi garantiiremondi, tasuta teenuste ja taastustööde korral²¹⁵;
- sõiduki tootja ei tohi piirata enda turustajate õigust müüa selle kategooria varuosasid, aktiivselt või passiivselt, sõltumatutele remonditöökodadele, kes kasutavad neid mootorsõidukite remondiks ja hoolduseks²¹⁶; sel puhul pole oluline, kas nimetatud remonditöökojad kasutavad neid töökojas või maanteeabiteenuste osutamisel.

“Originaalvaruosade” kolmandasse kategooriasse kuuluvad need varuosad, mida ei tarnita asjaomasele sõiduki tootjale, kuid mida siiski toodetakse vastavalt sõiduki tootja poolt kehtestatud tehnilistele nõuetele ja tootmisstandarditele. Varuosade tootja tarnib nimetatud varuosad sõltumatutele varuosade turustajatele või otse remonditöökodadele. Selle originaalvaruosade kategooria suhtes kehtivad järgmised reeglid:

- varuosade tootjal ei tohi piirata nimetatud osade märgistamist enda kaubamärgi või logoga tõhusalt ja nähtaval viisil. See hõlmab samuti õigust kasutada enda kaubamärki või logo toote pakenditel²¹⁷;
- ei tohi piirata varuosade tootja võimalust tarnida neid varuosi mis tahes volitatud või sõltumatule varuosade turustajale või mis tahes volitatud või sõltumatule

²¹¹ Vt artikli 4 lõike 1 punkt I või artikli 4 lõike 1 punkti b alapunkt i.

²¹² Vt artikli 4 lõike 1 punkt l.

²¹³ Vt artikli 4 lõike 1 punkt j.

²¹⁴ Vt artikli 4 lõike 1 punkt k.

²¹⁵ Vt artikli 4 lõike 1 punkt k.

²¹⁶ Vt artikli 4 lõike 1 punkt I või artikli 4 lõike 1 punkti b alapunkt i.

²¹⁷ Vt artikli 4 lõike 1 punkt l.

remonditöökojale²¹⁸, ning samuti ei tohi piirata volitatud remonditöökoja võimalust neid varuosi kasutada²¹⁹.

Küsimus 98: Kas tarnija võib enda volitatud remonditöökodadelt nõuda ainult tema tarnitud originaalvaruosade kasutamist mootorsõidukite tavahooldusel või remondil?

Ei või. Volitatud remonditöökoja kohustus kasutada mootorsõiduki tavahooldusel²²⁰ või remondil²²¹ ainult sõiduki tootja poolt tarnitud originaalvaruosi piiraks remonditöökoja vabadust kasutada tema valikul teistelt tarnijatelt pärinevaid originaalvaruosi või samaväärse kvaliteediga varuosi²²².

Küsimus 99: Kas sõiduki tootja garantiid võib mõjutada muudest allikatest kui tarnijalt pärinevate originaalvaruosade või samaväärse kvaliteediga varuosade kasutamine?

Kui sõiduki tootja garantii nõuaks volitatud või sõltumatutelt remonditöökodadelt selle tarnitud originaalvaruosade kasutamist garantiiajal toimuva tavaremondi ja hoolduse teostamiseks (kuid mida garantii ei kata), oleks see artikli 4 lõike 1 punkti k kohaselt põhiliseks piiranguks ning sel juhul ei saaks määrust nr 1400/2002 edaspidi tootja turustussüsteemi suhtes kohaldada.

Küsimus 100: Kas volitatud remonditöökojad või varuosade turustajad võivad sõltumatutele remonditöökodadele müüa sõiduki tootja tarnitud varuosi?

Jah, võivad küll. Piirang valikturustussüsteemi liikmete võimalusele müüa varuosi sõltumatutele remonditöökodadele, kes kasutavad neid remondi- ja hooldusteenuste pakkumisel, on tõsine konkurentsipiirang²²³. Piirang ainuõigusliku turustussüsteemi liikmete passiivsele mootorsõidukite varuosade müügile on samuti tõsine piirang²²⁴. Mõlemal juhul ei saaks määrust nr 1400/2002 edaspidi tootja turustussüsteemi suhtes kohaldada.

Küsimus 101: Kuidas määratakse kindlaks originaalvaruosade kvaliteeti?

Osade tootja, kes toodab varuosasid vastavalt sõiduki tootja kehtestatud tehnilistele nõuetele ja tootmisstandarditele, peab välja andma tunnistuse, mis kinnitab, et varuosad on toodetud vastavalt nõuetele ning et need on samaväärse kvaliteediga nagu kõnealuse

²¹⁸ Vt artikli 4 lõike 1 punkt j.

²¹⁹ Vt artikli 4 lõike 1 punkt k.

²²⁰ Näiteks regulaarteenindus.

²²¹ Näiteks õnnetusejärgselt.

²²² Vt artikli 4 lõike 1 punkt k.

²²³ Vt artikli 4 lõike 1 punkt i; määruse nr 1475/95 artikli 3 lõike 10 punkt b ja artikli 6 lõike 1 punkt 3.

²²⁴ Vt artikli 4 lõike 1 punkt b.

sõiduki kokkupanemisel kasutatud sõidukiosad²²⁵. Taoline osade tootja kinnitus võib olla trükitud toote pakendile või varuosa saatelehele või avalikustatud Internetis. Osade tootja peab otsustama, kas see soovib ise taolist tunnistust välja anda või soovib minna kaugemale ning viidata sõltumatu organi, näiteks atesteerimisorganisatsiooni poolt läbi viidud atesteerimisele. Sõltumatu organi poolt väljastatav tunnistus ei ole siiski nõue selleks, et varuosi saaks lugeda originaalvaruosadeks.

Kui taoline deklaratsioon on välja antud, võib eeldada, et nende varuosade puhul on tegemist originaalvaruosadega ning et volitatud remonditöökoda võib neid kasutada remondiks ja hoolduseks. Siiski, juhul, kui sõiduki tootja või mis tahes kolmas pool, näiteks tarbijaühendus või autoklubi, suudaks tõestada, et teatud varuosa või teatud hulk varuosi, mis kuuluvad samasse partiisse, on madalama kvaliteediga või ei ole toodetud vastavalt sõiduki tootja tehnilistele nõuetele või tootmisstandarditele, ei saa neid varuosi originaalvaruosadena müüa.

Küsimus 102: Kuidas määratakse kindlaks samaväärse kvaliteediga varuosade kvaliteeti?

Kui varuosa peab vastama samaväärse kvaliteediga varuosale, peab varuosade tootja suutma igal ajal tõendada, et see vastab kõnealuse mootorsõiduki analoogse sõidukiosa kvaliteedile²²⁶. Varuosade tootja ülesandeks on taoline deklaratsioon väljastada ning see tarbijale kättesaadavaks teha nii nagu ka originaalvaruosade korral (vt eespool). Taoline tunnistus tuleb teha kättesaadavaks igal ajal, mitte ainult sõidukiosa müümisel, vaid ka hiljem, näiteks juhul kui osa on väidetavalt defektne.

Küsimus 103: Kas sõiduki tootja või importija võib takistada enda volitatud remonditöökodadel hankimast ja kasutamast sõltumatult järelturult pärinevaid varuosasid, mis on samaväärse kvaliteediga nagu selle "odavama klassi" varuosad?

Sõidukitootjad müüvad tänapäeval oma turustusvõrkude kaudu ka ise "odavama klassi" varuosasid. Neid varuosi valmistatakse uute standardite kohaselt (mis erinevad sõidukiosadele kehtivatest standarditest) sõidukitele, mis ei ole enam seeriatootmises. Määrus taolist piirangut ei hõlma, sest see kujutaks endast konkurentsikeelu kohustust²²⁷.

Küsimus 104: Kui sõiduki tootja sõlmib varuosade tootjaga kokkuleppe, milles nähakse ette, et mis tahes intellektuaalomandi õigused või oskusteave, mille varuosade tootja välja arendab, lähevad üle sõiduki tootjale, siis kas sel juhul võib sõiduki tootja kasutada nimetatud õigusi, et piirata varuosade tootja õigust turustada nimetatud õiguste abil toodetud varuosi?

Ei või. Kuigi määrus taolist õiguste üleandmist ei välista, ei tohi tarnija (sõiduki tootja või importija) kasutada intellektuaalomandi õigusi või oskusteavet, et piirata varuosade

²²⁵ Vt artikli 1 lõike 1 punkti t kolmas lause.

²²⁶ Vt artikli 1 lõike 1 punkt u.

²²⁷ Vt artikli 5 lõike 1 punkt a.

tootja õigust müüa kõnealuseid varuosi volitatud ja sõltumatutele remonditöökodadele²²⁸. Kui tarnija taolisel viisil nimetatud intellektuaalomandi õigusi või oskusteavet kasutaks, ei saaks määrust nr 1400/2002 selle tarnija turustussüsteemi suhtes kohaldada.

²²⁸ Artikli 4 lõike 1 punktid j ja k.

8. LISA I – VIITED TÄHTSAMATELE DOKUMENTIDELE SEOS MOOTORSÕIDUKITE TURUSTAMISE KONKURENTSIEESKIRJADEGA EUROOPA LIIDUS

Osad nimetatud dokumentidest on kättesaadavad ka komisjoni veebileheküljel
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector

Mootorsõidukite grupierandeid puudutav määrus

- Komisjoni määrus (EÜ) nr 1400/2002, 31. juuli 2002, asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalkokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris. *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 203, 1.8.2002, lk 30.*
- Euroopa Majanduspiirkonna Ühiskomitee otsus nr 136/2002, 27. september 2002, millega muudetakse Euroopa Majanduspiirkonna lepingu lisa XIV (konkurents), ühendades komisjoni määruse (EÜ) nr 1400/2002, 31. juuli 2002, Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga (*ei ole veel Euroopa Liidu Teatajas avaldatud*).

Varasemad määrused ja teatised

- Komisjoni määrus (EÜ) nr 1475/95, 28. juuni 1995, asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide suhtes. *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 145, 29.6.1995, lk 25.*
- Selgitav brošüür seoses komisjoni määrusega (EÜ) nr 1475/95, 28. juuni 1995 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide suhtes. *Avaldatud Konkurentsipoliitika peadirektoraadi poolt, IV/9509/95.*
- Komisjoni määrus (EMÜ) nr 123/85, 12. detsember 1984, asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide kohta. *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 15, 18.1.1985, lk 16.*
- Komisjoni teatis seoses määrusega (EMÜ) nr 123/85, 12. detsember 1984, asutamislepingu artikli 85 lõike 3 kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide kohta. *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas C 17, 18.1.1985, lk 4.*
- Teave komisjonilt – selgitus mootorsõidukite diilerite tegevuse kohta. *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas C 329, 18.12.1991, lk 20.*

Üldmäärus ja teatised vertikaalpiirangute kohta

- Komisjoni määrus (EÜ) nr 2790/1999, 22. detsember 1999, asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta vertikaalkokkuleppe ja kooskõlastatud tegevuse liikide suhtes. *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 336, 29.12.1999, lk 21.*
- Komisjoni teatis – Vertikaalpiirangute suunised. *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas C 291, 13.10.2000, lk 1.*
- Komisjoni teatis vähetähtsate kokkulepete kohta, mis ei piira märgatavalt konkurentsi Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 81 lõike 1 kohaselt (de minimis). *Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas C 368, 22.12.2001, lk 13.*

Uuringud

- Kvantitatiivne uuring uutele autodele oleva nõudluse kohta, määratlemaks asjaomase turu mõistet sõiduautode sektoris. Koostaja: Frank Verboven, K.U. Leuven and C.E.P.R., *september 2002*
- Tarbijate eelistused mootorsõidukite turustamise praeguse ja potentsiaalse müügi ning teeninduse alternatiivsete võimaluste osas. Koostaja: Dr. Lademann & Partner, *detsember 2001*
- Uurimus võimalike tulevaste seadusandlike stsenaariumide mõjust mootorsõiduki sektorite turustamisega seotud pooltele. Koostaja: Andersen, *detsember 2001*
- Autohindade diferentsiaalid Euroopa Liidus: majandusanalüüs. Koostajad: Hans Degryse ja Frank Verboven, K.U. Leuven ja C.E.P.R., *november 2000*
- Loomulik seos müügi ja teeninduse vahel. Koostaja: Autopolis, *november 2000*

Hiljuti vastuvõetud otsused (Artikkel 81)

- Komisjoni otsus DaimlerChrysler AG kohta, 10.10.2001. *Pressiteade IP/01/1394, 10.10.2001. Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 257, 25.9.2002, lk 1.*
- Komisjoni otsus Volkswagen AG kohta, 29.6.2001. *Pressiteade IP/01/760, 30.5.2001. Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 262, 2.10.2001, lk 14.*
- Komisjoni otsus Opel Nederland BV / General Motors Nederland BV kohta, 20.9.2000. *Pressiteade IP/00/1028, 20.9.2000. Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 59, 28.2.2001, lk 1.*
- Komisjoni otsus Volkswagen AG kohta, 28.1.1998. *Pressiteade IP/98/94, 28.1.1998. Avaldatud Euroopa Ühenduste Teatajas L 124, 25.4.1998, lk 60.*

Komisjoni otsus Volkswagen AG kohta, 28.1.1998, kinnitati olulisel määral Euroopa Esimese Astme Kohtu poolt selle otsuses 6.7.2000 kohtuasjale T-62/98, Volkswagen v komisjon. *Komisjoni pressiteade IP/00/725, 6.7.2000. Esimese Astme Kohtu pressiteade 50/00, 6.7.2000. Avaldatud Euroopa kohtu aktides 2000, lk II-02707.*

Muud dokumendid

- Komisjoni hindav aruanne määrusele (EÜ) nr 1475/95 asutamislepingu artikli 85 lõike 3 [nüüdselt artikli 81 lõike 3] kohaldamise kohta mootorsõidukite turustus- ja teeninduskokkuleppe teatavate liikide kohta, *15.11.2000 – K(2000)743 lõplik.*
- 13-14. veebruaril 2001 toimunud avalik istung mootorsõidukite turustamise teemal – ettekannete märkmed ja esitlused.
- Autohindade aruanne, mida antakse välja kaks korda aastas Euroopa Komisjoni Konkurentsipoliitika Peadirektoraadi poolt.

9. LISA II – MÄÄRUSE NR 1400/2002 TEKST

Euroopa Ühenduste Teataja L 203, 1.8.2002, lk 30

Samuti kättesaadav internetis ühenduse kõigis ametlikes keeltes:

http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

10. INDEKS

A

Agent

- Agent mitmetasandises turustussüsteemis 3. küsimus
Määruse kohaldamine agendikokkulepete suhtes 5. küsimus
Ostjana määratletud agent – mõiste määruks Artikkel 1 lõige 1 punkt k

Asukoha klausel

- Esmane müügikoht küsimus 55
Keelustamine jagu 4.5.2 ja küsimus 53
Müügikoht - müügikoht küsimus 53
Müügikoht - tarnekoht küsimus 53
Nõuded täiendavale müügikohale küsimus 54
Täiendava müügikoha varustamine sõidukitega küsimus 57
Tarnetähtajad täiendava müügikoha jaoks küsimus 59
Tarnija nõusolek küsimus 56

Asukohaklausel

- Väikeste tarbesõidukite turustamine 16. küsimus
Volitatud remonditöökoda jagu 5.4.2

D

- De minimis 7. küsimus

Diiler

- Diilerleping – teatistes esitatavad põhjendused küsimused 70 ja 71
Kohapealse esinduse üleandmine/müümine jagu 5.3.7, küsimused 10 ja 63 kuni 66
Müügiplaanid 43. küsimus
Müük välismaisele tarbijale 41. küsimus
Õigus pöörduda vaidluste korral eksperdi või vahekohtuniku poole küsimused 60 ja 61
Õigus sõlmida allhankaleping remondi- ja hooldusteenuste osutamiseks jagu 5.3.6
Õigus tegutseda sõltumatu remonditöökodana küsimus 62
Risttarnimine turustussüsteemi siseselt küsimus 58
Täiendavad müügi- ja tarnekohad jaod 4.5.2 ja 5.3.3
Tarnetähtajad täiendava müügikoha jaoks küsimus 59
Turundus e-posti ja tavaposti vahendusel 45. küsimus
Turundus Interneti teel 44. küsimus
Vaidlused tarnijaga jagu 5.3.5

Diileri

- Diileri varustamine uute sõidukitega jagu 5.3.4, küsimused 41 ja 42

Diilerite või remonditöökodade ühendus – ühisostmine

- 3. küsimus

E

Erand

- Grupierand 6. küsimus
Üksikerand 6., 8. ja 17. küsimus

Ettevõtjad

- Konkureerivad ettevõtjad – mõiste määruks Artikkel 1 lõige 1 punkt a
Seotud ettevõtjad – mõiste määruks Artikkel 1 lõige 2
Turustussüsteemi kuuluvad ettevõtjad – mõiste määruks Artikkel 1 lõige 1 punkt v

Euroopa Majanduspiirkond – määruse kohaldamine

- 1. peatükk

I

Intellektuaalomandi õigused

Mõiste määruses.....*Artikkel 1 lõige 1 i*

K

Konkurentsikeelukohustus*punkt 4.5.1*

Kaubanduskrediidid *15. küsimus*

Mõiste määruses..... *Artikli 1 lõike 1 punkt b*

Konkurentsikeelukohustused

Kaupade ostmine teistelt tarnijatelt..... *13. küsimus*

Kõrvalehoidmine

Määruse kohaldamise üld- ja eritingimused *6. küsimus*

Raskekujuline piirang *6. ja 11. küsimus*

L

Liisimine

Liisimine diileri poolt *punkt 5.3.1.2*

Liisingettevõtte kui määruse kohaselt lõppkasutaja.....*Artikkel 1 lõige 1 w*

Liisingulepingu koopia nõudmine *48. küsimus*

Müük liisingettevõtetele.....*jagu 5.3.1.2 ja 46. – 49. küsimus*

Sõidukite varuksostmine *49. küsimus*

Uute mootorsõidukite edasimüük *47. küsimus*

Lisaseade*küsimus 95*

M

Määrdeained

Käsitlemine varuosadena – mõiste määruses.....*Artikli 1 lõike 1 punkt s*

Kaubanduskrediidid *15. küsimus*

Määruse kohaldamine *2. küsimus*

Üleminekuperiood..... *24. küsimus*

Määruse jõustumine *jagu 4.8*

Määruse kohaldamata jätmine.....*jagu 4.7 ja 19. küsimus*

Määruse üldine lähenemine.....*3. peatükk*

Määrusega antud erandi tühistamine.....*jagu 4.6 ja 18. küsimus*

Mitme sõidukimargi müük

Müügisalong*küsimused 51 ja 52*

Soodustus ühte marki müüvatele diileritele *küsimus 50*

Mitme sõidukimargi müümine *jagu 4.5.1*

Eritingimused..... *14. küsimus*

Mootorsõiduk

Lepingujärgne sortiment – mõiste määruses.....*Artikli 1 lõike 1 punktid q ja r*

Mõiste määruses.....*Artikkel 1 lõige 1 n*

Müük

Aktiivne müük *12. ja 40. küsimus*

Mitme sõidukimargi müümine.....*jaod 4.5.1 ja 5.3.2*

Müük liisingettevõtetele..... *46. küsimus*

Passiivne müük *12. ja 40. küsimus*

O

Oskusteave

Mõiste määruses.....*Artikkel 1 lõige 1 punkt j*

R

Raskekujulised piirangud

| | |
|---|------------|
| Üldine selgitus | jagu 4.4 |
| Reguleerimisala | |
| Agendikokkulepped | 5. küsimus |
| Konkurentide vahelised kokkulepped | 4. küsimus |
| määrdeainete ja muude varuosade suhtes kohaldamine | 2. küsimus |
| Määrus 2790/1999 | 1. küsimus |
| määruse reguleerimisala | jagu 4.2 |
| määruse reguleerimisalasse kuuluvad tooted ja teenused | jagu 4.2.1 |
| Määruse reguleerimisalasse mittekuuluvad vertikaalkokkulepped | 2. küsimus |
| Määrusega hõlmatud vertikaalkokkuleppe liigid | 3. küsimus |
| Remont ja hooldus | jagu 5.1.2 |

S

Sõiduauto

| | |
|---|---------------------------------|
| Mõiste määruks | Artikkel 1 lõige 1 punkt o |
| Sõltumatu ettevõtja | jagu 5.5 ja küsimus 84 |
| Juurdepäas tehnilistele andmetele | jagu 5.5.1 |
| Juurdepäas vahenditele ja seadmetele | küsimused 87 ja 89 kuni 91 |
| Juurdepäas väljaõppele | küsimus 88 |
| Maanteeabi teenuseid pakkuv ettevõtja | küsimus 84 |
| Mõiste määruks | Artikkel 4 lõige 2, neljas lõik |
| Remont garantiiajal | 37. küsimus |
| Sõltumatu remonditöökoda – mõiste määruks | Artikkel 1 lõige 1 punkt m |
| Sõltumatu varuosade turustaja | küsimused 84 ja 93 |
| Tasu nõudmine juurdepäasuks tehnilistele andmetele, väljaõppele jne | küsimus 89 |
| Vahekord volitatud remonditöökojaga | jagu 5.5.2 |
| Suunised vertikaalpiirangute kohta | jagu 4.3.1 |

T

Tarbija

| | |
|---|--------------------|
| Autotootjate kuomad liinid | 38. küsimus |
| Deklaratsioon selle kohta, et sõidukite ei müüda edasi | 29. küsimus |
| Edasimüügihinna säilitamine | 32. küsimus |
| Garantii | 34. – 36. küsimus |
| Garantii ja remont sõltumatus remonditöökojas | 37. küsimus |
| Hinnaalandused/hinnavähendid | 32. küsimus |
| Remont ja hooldus volitatud remonditöökodades | 34. küsimus |
| Uue süsteemi eelised tarbijale | jagu 5.1 |
| Vabadus osta ühtsel turul | 25. küsimus |
| Välismaal ostmine - hinnaalandused ja eksportmüük | 33. küsimus |
| Välismaal ostmine – kas diiler võib keelduda tarbijale müümisest? | 26. küsimus |
| Välismaal ostmine – parempoolne rool | 31. küsimus |
| Välismaal ostmine – parempoolse rooliga sõiduk | 30. küsimus |
| Välismaal ostmine – teiste liikmesriikide tehniliste näitajatega sõidukid | 30. küsimus |
| Välismaal ostmine – uue sõiduki tarneaeg | 27. ja 41. küsimus |
| Välismaal ostmine – vastavussertifikaat | 28. küsimus |
| Välismaal või sama liikmesriigi teises piirkonnas tegutsevalt diilerilt ostmine | 41. küsimus |
| Teenindus | jagu 5.1.2 |
| Tehnilised andmed | jagu 5.5.1 |
| Erand juurdepäasul tehnilistele andmetele | küsimus 94 |
| Juurdepäas – kui kiiresti see tuleb tagada? | küsimus 91 |

| | |
|---|--------------------------------|
| Kes on kohustatud juurdepääsu tagama? | küsimus 85 |
| Tasu nõudmine juurdepääsu eest | küsimus 90 |
| Tehnilised andmed, mis peavad olema kättesaadavad | küsimus 86 |
| Ümberjaotamine avaldaja poolt | küsimus 92 |
| Ümberjaotamine varuosade turustaja poolt | küsimus 93 |
| Tingimused | |
| Määruse kohaldamise eritingimused | jagu 4.5 ja 6. küsimus |
| Määruse kohaldamise üldtingimused | jagu 4.3 |
| Üldtingimused vertikaalkokkulepete sätete kohta | jagu 4.3.2 ja 9. küsimus |
| Turg | |
| Näited turuosa mõiste kohta | jagu 6.2 |
| Turu mõiste | peatükk 6 ja jagu 6.1 |
| Turuosa arvutamine | jagu 6.2 |
| Turuosa künnised | jagu 4.3.1 |
| U | |
| Üleminekuperiood | jagu 4.8 |
| Eri sõidukimarkide müük | 23. küsimus |
| Lepingute lõpetamine üleminekuperioodil | 20. küsimus |
| Määrdeainete turustamise kokkulepped | 24. küsimus |
| Olemasolevate kokkulepete suhtes kohaldamine | 21. küsimus |
| Remonditöökodade määramine | 22. küsimus |
| V | |
| Vahendaja | jagu 5.2 |
| Täiendavad dokumendid kliendi isiku kohta | 39. küsimus |
| Vahenduskokkulepe - etteteatamisajad | jagu 5.3.8, küsimused 67 ja 68 |
| Vahenduskokkulepe – kokkuleppe lõpetamine | jagu 5.3.8 ja küsimus 20 |
| Vahenduskokkulepe – kokkuleppe lõpetamine etteteatamiseta | küsimus 69 |
| Väikesed tarbesõidukid | 16. küsimus |
| Asukohaklausel | 16. küsimus |
| Mõiste määruses | Artikkel 1 lõige 1 punkt p |
| Valikuline turustamine | |
| Kvalitatiivne valikuline turustamine | Artikli 1 lõike 1 punkt h |
| Kvantitatiivne valikuline turustamine | Artikli 1 lõike 1 punkt g |
| varuosa | |
| turustamine | peatükk 7 |
| Varuosa | |
| Garantii ja teatud varuosade kasutamine | küsimus 99 |
| Garantii, tasuta teenused ja tehasevigade remont | küsimus 78 |
| Hankimine otse varuosade tootjalt | küsimused 76 ja 79 |
| Kliendiinfo | küsimus 77 |
| Mõiste määruses | Artikli 1 lõike 1 punkt s |
| Müük sõltumatutele remonditöökodadele | küsimus 100 |
| Odavama klassi varuosad | küsimus 103 |
| Originaalvaruosa | küsimus 97 |
| Originaalvaruosa – mõiste määruses | Artikli 1 lõike 1 punkt t |
| Originaalvaruosade kvaliteet | küsimus 101 |
| Samaväärse kvaliteediga varuosa – mõiste määruses | Artikli 1 lõike 1 punkt u |
| Samaväärse kvaliteediga varuosade kvaliteet | küsimus 102 |
| Supermarket | 2. küsimus |
| Tarnija poolt varustatud originaalvaruosade kasutamine | küsimus 98 |
| Varuosade tootja õigus intellektuaalsele varale | küsimus 104 |
| Vertikaalne | |

| | |
|---|------------------------------------|
| Vertikaalkokkulepe – mõiste määru | Artikkel 1 lõige 1 punkt c |
| Vertikaalpiirang – mõiste määru | Artikkel 1 lõige 1 punkt d |
| Volitatud remonditööko | jagu 5.4 |
| Asukohaklausli puudumine | jagu 5.4.2 |
| Ettevõtte üleandmine/müümine | jagu 5.4.5 |
| Konkurentsikeelukohustus | jagu 5.4.4 ja küsimus 82 |
| Kuidas saada volitatud remonditöökojaks | jagu 5.4.1 ja küsimused 72 kuni 74 |
| Lepinguküsimustega seotud vaidlused | jagu 5.3.5 |
| Mõiste määru | Artikli 1 lõike 1 punkt l |
| Varuosad – erinevatelt tarnijatelt ja nende ladustamine | küsimus 80 |
| Varuosad – hankimine otse varuosade tootjalt | küsimus 76 |
| Varuosad – kasutamine garantiiremondi, tasuta teenuste ja tehasevigade remontimisel | küsimus 78 |
| Varuosad - kliendiinfo | küsimus 77 |
| Varuosad – müük sõltumatule remonditöökojale | küsimus 81 |
| Varuosad – sõiduki tarnija pakutud varuosade kasutamine | küsimus 79 |