



## **KORDUMA KIPPUVAD KÜSIMUSED (KKK) ELI KONKURENTSIEESKIRJADE KOHALDAMISE KOHTA MOOTORSÕIDUKISEKTORIS**

**27. august 2012**

Alates uue mootorsõidukite grupierandi määruse<sup>1</sup> ja seda täiendavate suuniste<sup>2</sup> vastuvõtmisest on komisjoni talitustele laekunud hulgaliselt küsimusi nimetatud uue mootorsõidukite turustamise ja remondi ning nende varuosade turustamise raamistiku kohaldamise kohta. Allpool on vastatud kõige sagedamini esinevatele või laiemat huvi pakkuda võivatele küsimustele ja antud nende kohta selgitusi.

Korduma kippuvad küsimused (edaspidi „KKK”) ei asenda eespool nimetatud täiendavaid suuniseid, vaid annavad lisateavet. Eelkõige soovitakse KKKs selgitada kõnealuses sektoris tegutsevatele äriühingutele ja üksikisikutele ning õiguselukutsete esindajatele, kuidas Euroopa Komisjoni konkurentsi peadirektoraat läheneb teatavatele mootorsõidukiturgudega seotud küsimustele<sup>3</sup>. KKK eesmärk ei ole esitada õiguslikku lahendit ning need ei piira seda, kuidas Euroopa Liidu Kohtud tõlgendavad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikleid 101 ja 102. Samuti ei piira KKK seda, kuidas komisjon kohaldab artikleid 101 ja 102 konkreetse juhtumi suhtes.

KKK on jagatud mitmeks laiemaks temavaldkonnaks: garantiid, teenuste pakkumine liisingulepingu raames, varuosade tarnimine, vahendite ja seadmete kasutamine/ostmine, juurdepääs tehnilisele teabele ning juurdepääs volitatud remonditöökodade võrkudele.

---

<sup>1</sup> Komisjoni määrus (EL) nr 461/2010, 27. mai 2010, Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris. ELT L 129, 28.5.2010, lk 52. ; Vt <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:ET:PDF>.

<sup>2</sup> Täiendavad suunised vertikaalsete piirangute kohta mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes. ELT C 138, 28.5.2010, lk 16. Vt [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC0528\(01\):ET:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC0528(01):ET:PDF).

<sup>3</sup> KKKs pööratakse eriti tähelepanu sellistele sõidukitootjate ning volitatud müüjate ja remonditöökodade (või varuosade, remondivahendite, diagnostikaseadmete, mootorsõiduki esialgsel kokkupanemisel kasutatavate sõidukiosade või muude seadmete tarnijate) kokkulepetele, millel on piirav mõju mootorsõidukisektorile ja mis võivad seetõttu teatavatel tingimustel rikkuda ELi konkurentsieeskirju. Üldjuhul on rikkumise põhjused järgmised: 1) piirang muudab sõidukitarnija ning volitatud müüja või remonditöökoja ja varuosade müüja kokkuleppe konkrentsivastaseks või suurendab selle konkrentsivastast mõju ning kuulub seetõttu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse; 2) tarnija turuosa arvestades ei ole tõenäoline, et kokkuleppe suhtes kohaldatakse grupierandi määrust; 3) ei ole tõenäoline, et kokkuleppe puhul on tegu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud erandjuhuga. KKKs käsitletakse ka mõningaid juhtusid, mil ettevõtja tegevus võib kujutada endast turgu valitseva seisundi kuritarvitamist vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 102. Lisaks osutatakse KKKs tegevusele ja kokkulepetele, mis ei ole tõenäoliselt vastuolus ELi konkurentsieeskirjadega. Nende eeskirjade kohaldamisel hinnatakse iga juhtumit siiski eraldi, võttes arvesse selle faktilisi ja õiguslikke asjaolusid.

## GARANTIID

Täiendavates suunistes on sätestatud üldpõhimõte, et ELi konkurentsieeskirjade kohaselt tehakse kvalitatiivse valikulise turustamise kokkulepetele erand üksnes juhul, kui sõidukitootja ei sea garantiid andmise tingimuseks asjaolu, et lõppkasutaja laseb garantiiga hõlmamata remondi- ja hooldustööd teostada ainult volitatud remonditöökodades<sup>4</sup>. Samuti ei tohi garantiitingimustes nõuda, et garantiitingimustega hõlmamata osade asendamiseks kasutataks tootja kaubamärgiga varuosasid. Kui sõidukitootja ning volitatud müüja või remonditöökoja kokkulepe hõlmab kumbagi sellistest piirangutest (edaspidi „teenuste pakkumise piirang” ja „varuosade piirang”), siis on tõenäoline, et sellega rikutakse ELi konkurentsieeskirju. Seda üldpõhimõtet põhjendatakse asjaoluga, et kirjeldatud tegevus võib takistada sõltumatute remonditöökodade turulepääsu ning alternatiivsete varuosade tootmis- ja turustuskanalite toimimist ning kokkuvõttes mõjutada hinda, mida tarbija maksab remondi- ja hooldusteenuste eest.

On küsitud, kui laialt nimetatud põhimõtet kohaldatakse ja kas see kehtib üksnes teatavatel tingimustel. Samuti on soovitud teada, kas garantiitingimuste järgimisest võib keelduda juhul, kui tarbija on ostanud sõiduki teise ELi liikmesriigi volitatud müüjalt.

Alljärgnevad vastused ei piira riiklike tarbijakaitseaduste kohaldamist, milles võivad olla sätestatud spetsiifilised õigused ja kohustused. Samuti ei laiene need soodustustele, mille raames sõidukitarnija<sup>5</sup> teeb müüjale ülesandeks parandada teatavad puudused ka pärast garantiiperioodi tasuta.

### **1. Kas teenuste pakkumise piirangule või varuosade piirangule antav hinnang sõltub sellest, kas piirang on sätestatud ostulepingus või hooldusraamatus või garantiikirjas<sup>6</sup>?**

Ei. Teenuste pakkumise piirang või varuosade piirang ei pruugi tegelikkuses olla sätestatud ostulepingus, vaid muus dokumendis, näiteks hooldusraamatus või garantiikirjas. Seetõttu ei sõltu neile piirangutele antav hinnang põhimõtteliselt sellest, mis dokumendis piirang esineb.

Oluline ei ole mitte piirangu sätestamise koht, vaid asjaolu, et tarbija järeltab selle tulemusena tõenäoliselt, et garantiid muutub kehtetuks, kui ta laseb sõidukit hooldada sõltumatus remonditöökojas või kasutab alternatiivseid varuosi. See omakorda takistab tõenäoliselt sõltumatute ettevõtjate turulepääsu või alternatiivsete varuosade turustuskanalite toimimist.

<sup>4</sup> Vt joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavate suuniste punkt 69.

<sup>5</sup> Käesolevas tekstis käsitatakse sõidukitarnijana üldjuhul sõidukitootjat, kuid see mõiste võib olenevalt kontekstist hõlmata ka teisi turuosalisi, nt importijaid või volitatud müüjaid (erinevalt sõltumatutest müüjatest).

<sup>6</sup> Küsimustele 1–3 antud vastused põhinevad seisukohal, et ostulepingule allakirjutamine või garantiikirja üleandmine lõpptarbijale moodustab osa tootja ja müüja vahelisest kokkuleppes või on sellega seotud ning kuulub seega ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse. Vastustes ei käsitleta olukorda, kus müüja on osa tootja kontsernist (s.t tootja tütarettevõtja).

**2. Kas teenuste pakkumise piirangut või varuosade piirangut hinnatakse erinevalt juhul, kui see on sätestatud pikendatud garantiis, mille volitatud võrgu liige on andnud sõiduki müügi ajal või vahetult pärast seda?**

Ei. Asjaolu, et teenuste pakkumise piirang või varuosade piirang ei ole sätestatud sõidukitarnija garantiikirjas, vaid pikendatud garantiis, mille volitatud võrgu liige on andnud sõiduki müügi ajal (või vahetult pärast seda), ei muuda üldjuhul piirangule antavat hinnangut.

Nii nagu sõidukitootjad ja -importijad, on ka valikulises turustussüsteemis osalevad müüjad ja volitatud remonditöökojad omavahel seotud kokkulepete võrguga. Kui selliste kokkulepete osalised pakuvad garantiid, mis hõlmab teenuste pakkumise piirangut või varuosade piirangut, takistab see tõenäoliselt sõltumatute remonditöökodade turulepääsu ja alternatiivsete varuosade turustuskanalite toimimist. Seetõttu on tõenäoline, et selline garantii muudab sõidukitarnija ning volitatud remonditöökoja ja varuosade müüja kokkulepped konkurentsivastaseks või suurendab nende konkurentsivastast mõju.

**3. Kas teenuste pakkumise piirangut või varuosade piirangut hinnatakse erinevalt juhul, kui see on sätestatud pikendatud garantiis, mis on saadud sõidukitarnijalt (või volitatud võrgu liikmelt sõiduki müügi ajal või vahetult pärast seda) kolmanda isiku, näiteks kindlustusandja kaudu?**

Ei. Asjaolu, et teenuste pakkumise piirangut või varuosade piirangut sisaldav garantii on saadud sõidukitarnijalt (või volitatud võrgu liikmelt sõiduki müügi ajal või vahetult pärast seda) kolmanda isiku (tavaliselt kindlustusandja) kaudu, ei muuda üldjuhul piirangule antavat hinnangut (vt vastus küsimusele 2).

Kolmanda isiku kasutamine teenuste pakkumise piirangut või varuosade piirangut sisaldava pikendatud garantiid pakkumiseks ei muuda täiendatud suunistes esitatud seisukohti. Hindamisel on otsustav see, kas teenuste pakkumise piirang või varuosade piirang on valikulise turustamise kokkulepete võrgu osalis(t)e kontrolli all<sup>7</sup> ja kas seetõttu on tõenäoline, et piirangu rakendamine takistab sõltumatute remonditöökodade turulepääsu või alternatiivsete varuosade turustamiskanalite toimimist.

**4. Kas teenuste pakkumise piirangut või varuosade piirangut hinnatakse erinevalt juhul, kui see on sätestatud pikendatud garantiis, mille tarbija on ostnud volitatud remonditöökojalt või sõidukitarnijalt mõni aasta pärast sõiduki ostu?**

Jah. Sellise garantiid puhul ei ole ELi konkurentsieeskirjade rikkumine üldjuhul tõenäoline.

Kui sõiduki ostust on möödunud juba mitu aastat, ei ole volitatud müüjal tarbijale juurdepääsul enam sama suuri eeliseid kui vahetult pärast ostu. Seepärast on vähem tõenäoline, et alternatiivsetel pikendatud garantiid pakujatel, näiteks sõltumatutel remonditöökodadel ja kindlustusandjatel, tekib olulisi takistusi oma toodete

<sup>7</sup> Üldjuhul ei ole tõenäoline, et teenuste pakkumise piirangust või varuosade piirangust saaks kasu kindlustusandja.

pakkumisel sõidukiomanikele. Sellisel juhul näib ebatõenäoline, et sõltumatutel remonditöökodadel oleks turulepääsul märkimisväärseid takistusi isegi juhul, kui sõidukitarnijate või volitatud remonditöökodade pakutavad garantiid hõlmavad teenuste pakkumise piiranguid või varuosade piiranguid<sup>8</sup>.

**5. Kas garantii peaks kehtima ka juhul, kui tarbija on ostnud sõiduki teise ELi liikmesriigi volitatud müüjalt?**

Jah, kuigi garantii ulatusele võivad kehtida teatavad piirangud.

Juhul kui sõidukitarnija ei järgi garantiitingimusi sõiduki puhul, mille tarbija on ostnud teise liikmesriigi volitatud müüjalt, või ei kohusta volitatud remonditöökoda lepinguga teostama sellise sõiduki garantiiremonti, on valikuline turustamise kokkulepe tõenäoliselt vastuolus ELi konkurentsieskirjadega, sest tegu on müügi piiranguga<sup>9</sup>.

Sama põhimõtte kehtib ka tasuta teenuste osutamise ja sõiduki tagasikutsumise korral<sup>10</sup>. Olukorda ei muuda ka see, kui tarbija on ostnud sõiduki volitatud vahendaja kaudu. Ühtlasi ei tohiks teise liikmesriigi volitatud müüjalt ostetud sõiduki garantiitingimuste järgimiseks nõuda täiendavaid haldusmenetlusi, mille tulemusena lükkuksid edasi sõidukil teostatavad tööd.

Tuleks siiski tähele panna, et garantiitingimused võivad liikmesriigiti varieeruda ja et sõidukitarnijad võtavad tavaliselt ka sõiduki soovitusliku müügihinna määramisel arvesse kulusid, mis on vajalikud ettenähtud garantiitingimuste järgimiseks. Seega on sõidukitarnijal eksporditud sõiduki puhul õigus järgida sellele algselt ette nähtud garantiitingimusi ning ta ei ole kohustatud järgima soodsamaid garantiitingimusi, mida võidakse pakkuda selles liikmesriigis müüdavatele sõidukitele, kuhu sõiduk on imporditud.

Samuti tuleks meeles pidada, et kui tarbija on maksnud lisatasu, et sõiduki garantii kehtiks piiriülel, võib see teenus hõlmata ainult teatavaid liikmesriike.

<sup>8</sup> Seega ei ole tõenäoline, et valikulise turustamise kokkulepe võiks selliste garantiide tõttu kuuluda ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse.

<sup>9</sup> Sellised kokkulepped kuuluvad tõenäoliselt ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse. Lisaks ei tehta neile tõenäoliselt erandit komisjoni määruse (EL) nr 330/2010 (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes) alusel, sest nimetatud tegevus kujutab endast müügi piirangut vastavalt selle määruse artikli 4 punktide b ja c tähenduses (ELT L 102, 23.4.2010, lk 1–7; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:ET:PDF>). Vt ka vertikaalseid piiranguid käsitlevate suuniste punkt 50 ja eriti joonealune märkus 4 (ELT C 130, 19.5.2010; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:ET:PDF>). Samuti ei ole tõenäoline, et sellise kokkuleppe puhul on tegu ELi toimimise lepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud erandjuhuga. Vt ka Euroopa Kohtu 10. detsembri 1985. aasta otsus kohtuasjas 31/85: SA ETA Fabriques d'Ébauches vs. SA DK Investment ja teised.

<sup>10</sup> Juhul kui sõidukitootja ei osuta tasuta teenuseid või teosta tagasikutsumise korral tasuta töid sõiduki puhul, mille tarbija on ostnud teise liikmesriigi volitatud müüjalt, või ei kohusta volitatud remonditöökoda lepinguga teostama sellise sõiduki tagasikutsumisega seotud töid, on valikuline turustamise kokkulepe tõenäoliselt vastuolus ELi konkurentsieskirjadega, sest tegu on müügi piiranguga.

**6. Kas varuosade piirangut hinnatakse erinevalt juhul, kui sõidukitootja nõuab, et garantiiga hõlmamata töödeks kasutatakse teatava tarnija (mitte tema enda kaubamärgiga) varuosi, näiteks määrdeõli?**

Üldjuhul mitte. Selline piirang toob tõenäoliselt kaasa ELi konkurentsieeskirjade rikkumise.

Nõue (mitte ainult soovitus), et kasutatakse teatava tootja varuosi, takistab tõenäoliselt alternatiivsete varuosade turustuskanalite toimimist, nagu ka tingimus, et garantii kehtimiseks kasutatakse sõidukitootja kaubamärgiga varuosi.

Sõidukitootjal on siiski õigus keelduda garantiinõude järgimisest juhul, kui nõude põhjutanud olukord on põhjuslikult seotud teatava alternatiivselt tarnijalt saadud varuosa kasutamisega.

## **LIISING**

ELi üldeeskirjades vertikaalsete kokkulepete kohta ei käsitleta äriühingute vahelisi liisingulepinguid<sup>11</sup>. Need ei kuulu ka mootorsõidukite grupierandi määruse reguleerimisalasse<sup>12</sup>. Ühtlasi ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse liisinguettevõtjate ja eraisikute vahelised mootorsõiduki liisingulepingud.

Siiski on sageli palutud vastust järgmisele küsimusele.

**7. Kas sõidukitarnijaga seotud liisinguettevõtja võib nõuda, et temalt liisitud sõidukit hooldaks sõidukitarnija volitatud remonditöökoda ja/või et kasutatakse üksnes sõidukitarnija kaubamärgiga varuosi?**

Jah, juhul kui (või kuni) ei ole kindel, et liisingulepingu või -perioodi lõppedes läheb sõiduki omandiõigus üle liisinguvõtjale.

Kuni ei ole kindel, et sõiduki omandiõigus läheb üle liisinguvõtjale, on liisinguettevõtja põhimõtteliselt huvitatud sellest, et sõiduki jääkväärtus püsiks võimalikult kõrge. Ta saab määrata sõidukile kõrgema jääkväärtuse, kui seda on alati hooldatud volitatud remonditöökojas, kasutades üksnes sõidukitarnija kaubamärgiga varuosi.

Seevastu juhul, kui omandiõiguse üleminek on kindel (sest see on sätestatud lepingus või kohaldatavates õigusaktides või liisinguvõtja on otsustanud kasutada asjaomast opsiiooni), ei saa liisinguettevõtja põhimõtteliselt väita, et ta on isiklikult huvitatud sõiduki jääkväärtuse säilimisest. Seetõttu ei ole tal ka võimalik seada liisinguvõtjale piiranguid sõltumatute remonditöökodade teenuste või alternatiivsete varuosade kasutamisel. Sellisel juhul ei erine olukord liisinguettevõtja jaoks tavalisest müügilepingust.

<sup>11</sup> Vt joonealuses märkuses 9 nimetatud vertikaalseid piiranguid käsitlevate suuniste punkt 26.

<sup>12</sup> Vt määruse artikkel 2.

## **VARUOSAD**

Varuosade puhul on mootorsõidukite grupierandi määruuses osutatud kolmele raskekujulisele sektoripõhilisele piirangule<sup>13</sup>. Sellest hoolimata esitatakse sageli küsimusi seoses varuosade tarnimisega nii sõltumatutele kui ka volitatud remonditöökodadele.

**8. Kas sõidukitarnija võib vaid temalt endalt saadaolevatelt varuosadelt<sup>14</sup> boonuste ja hinnaalanduste pakkumiseks nõuda, et ka need varuosad, mille puhul on olemas konkurents, hangitaks temalt?**

Seda küsimust mootorsõidukite grupierandi määruuses ega täiendavates suunistes ei käsitleta. Mõningatel juhtudel võib tingimuslike allahindluste pakkumine siiski kujutada endast valitseva seisundi kuritarvitamist ja seega rikkuda ELi konkurentsieeskirju.

Enamasti on boonuste ja allahindluste puhul tegu seaduspärase ja võimalik, et isegi konkurentsi soodustava viisiga, kuidas stimuleerida remonditöökoda müüma teatava kaubamärgiga varuosi. Vaid ühelt tootjalt saadaolevad varuosad nõuavad siiski eritähelepanu, kuna nende puhul on sõidukitarnija valitsevas seisundis. Juhul kui sõidukitarnija pakub sellistelt varuosadelt boonuseid või allahindlusi üksnes tingimusel, et remonditöökoda ostab temalt ka need varuosad, mille puhul on olemas konkurents, võib tegu olla olukorraga, kus sõidukitarnija kuritarvitab oma valitsevat seisundit ühel turul, selleks et saada eeliseid muul turul<sup>15</sup>.

**9. Kas sõidukitarnija võib oma volitatud remonditöökodadelt nõuda, et nad ladustaksid alternatiivsed varuosad tema kaubamärgiga varuosadest eraldi?**

Üldiselt küll, tingimusel et see ei raskenda tarbetult remonditöökodade jaoks alternatiivsete varuosade kasutamist.

Sõidukitarnija võib õigustatult nõuda, et volitatud remonditöökoda ladustaks varuosad süstemaatilisel, nii et vajalikku varuosa oleks lihtne leida, kuna see võib mõjutada tarbija arvamust sõidukitarnija kaubamärgist. Samuti võib sõidukitarnija õigustatult nõuda, et alternatiivseid varuosi ei kasutataks ekslikult tema kaubamärgiga varuosade asemel garantiiremondi või hoolduspaketi käigus, mille kulud tasub tema.

<sup>13</sup> Vt määruse artikkel 5.

<sup>14</sup> Vaid ühelt tootjalt saadaolevate varuosadena käsitatakse varuosi, mida on võimalik hankida üksnes sõiduki tootjalt või tootja volitatud võrgu liikmetelt (joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavate suuniste punkt 22).

<sup>15</sup> Sellisel juhul rikutakse ELi toimimise lepingu artiklit 102. Üldised suunised ELi toimimise lepingu artikli 102 kohaldamise kohta on sätestatud komisjoni teatises „Suunised komisjoni täitetegevuse prioriteetide kohta EÜ asutamislepingu artikli 82 kohaldamisel turgu valitsevate ettevõtjate kuritahtliku konkurentide tõrjuva tegevuse suhtes” (ELT C 45, 24.2.2009, lk 7–20; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:ET:PDF>). Vt eelkõige punkt „Seosmüük ja müük komplektidena”.

Sellised nõuded ei tohiks aga tarbetult raskendada kaubavarude kontrolli, nõuda vajaliku laopinna suurendamist ega takistada juurdepääsu alternatiivsetele varuosadele sel määral, et remonditöökoda väldiks nende kasutamist<sup>16</sup>. Sõidukitarnijal ei ole näiteks õigust kehtestada remonditöökojale piiranguid, mis kohustavad teda hoidma alternatiivseid varuosi eraldi laoruumis või väljaspool remondiruumi.

#### **10. Kas volitatud remonditöökoda võib keelduda vaid ühelt tootjalt saadaolevate varuosade tarnimisest sõltumatule remonditöökojale?**

Üldjuhul küll. Kui volitatud remonditöökoda keeldub varuosade tarnimisest sõltumatule remonditöökojale ühepoolselt, ei riku ta sellega tõenäoliselt veel ELi konkurentsieeskirju.

Enamasti on volitatud remonditöökojad huvitatud varuosade müümisest sõltumatutele remonditöökodadele, kuna see võimaldab neil teenida kasumit.

Kui volitatud remonditöökoda peaks mingil põhjusel varuosade müümisest sõltumatule remonditöökojale ühepoolselt keelduma, ei riku ta sellega tõenäoliselt veel ELi konkurentsieeskirju<sup>17</sup>. Tavaliselt on sõltumatul remonditöökojal sel juhul võimalik pöörduda vaid ühelt tootjalt saadaolevate varuosade ostmiseks teise volitatud remonditöökoja poole.

Kui aga valikulise turustussüsteemi liikmed lepivad kokku, et nad ei müü vaid ühelt tootjalt saadaolevaid varuosi sõltumatutele remonditöökodadele, siis on selline kokkulepe tõenäoliselt konkurentsivastane<sup>18</sup>.

#### **11. Mis tingimustel on sõidukitarnija kohustatud tarnima varuosi otse sõltumatule remonditöökojale?**

Juhul kui sõltumatul remonditöökojal tekib vaid ühelt tootjalt saadaolevate varuosade hankimisega volitatud müüjalt ulatuslikke probleeme, on sõidukitarnija kohustatud tarnima neid talle otse, et mitte rikkuda ELi konkurentsieeskirju.

Sõidukitarnija varustab oma volitatud remonditöökodasid kõigi oma mootorsõidukimarkide remondiks ja hoolduseks vajalike varuosadega ning remonditöökodadel ja müüjatel on võimalik ainult temalt hankida teatavaid varuosi. Kui sõltumatul remonditöökojal ei ole võimalik hankida selliseid, vaid ühelt tootjalt saadaolevaid varuosi volitatud müüjalt ja sõidukitarnija keeldub sõltumatut

<sup>16</sup> Sellised kohustused võivad kujutada endast kaudset konkurentsikeeldu, mille mõju tuleb hinnata joonealuses märkuses 9 nimetatud vertikaalseid piiranguid käsitlevate suuniste alusel.

<sup>17</sup> Selline olukord ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse, sest varuosade müümisest keeldumise otsus ei tulene kokkuleppest. Üldjuhul ei saa kohaldada ka ELi toimimise lepingu artiklit 102, kuna on ebatõenäoline, et volitatud remonditöökoda on valitsevas seisundis.

<sup>18</sup> Selline kokkulepe kuulub tõenäoliselt ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse. Tuleks tähele panna, et tarnija piirangud volitatud võrgu liikmetele varuosade müügil sõltumatutele remonditöökodadele kuuluvad tõenäoliselt ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse ka seetõttu, et need kujutavad endast määruse (EL) nr 461/2010 artikli 5 punktis a kirjeldatud raskekujulist piirangut (vt joonealune märkus 1).

remonditöökoda otse varustamast, võib see süvendada sõidukitarnija ja volitatud remonditöökoja ja/või varuosade müüja kokkulepete negatiivset mõju<sup>19</sup>. Piiratud juurdepääs vaid ühelt tootjalt saadaolevatele varuosadele võib nõrgestada sõltumatu remonditöökoja seisundit turul ja kokkuvõttes kahjustada tarbijat.

**12. Kas sõidukitootja võib takistada oma volitatud varuosade müüjat müümast varuosi sõltumatule remonditöökojale, kes kasutab ostuagendina sõltumatut varuosade müüjat?**

Üldjuhul mitte. Kui volitatud varuosade müüja peaks ühepoolset keelduma müümast sõltumatule remonditöökojale agendi kaudu varuosi, ei riku ta sellega veel ELi konkurentsieeskirju. Kui aga sõidukitarnija sõlmib volitatud müüjatega kokkuleppe, mis kohustab neid mitte müüma varuosi agendi kaudu, on see tõenäoliselt vastuolus ELi konkurentsieeskirjadega.

Enamik sõidukitarnijaid kasutavad varuosade müügiks kvalitatiivseid valikulisi turustussüsteeme. Samal ajal tuleb sõltumatu remonditöökodasid mootorsõidukite grupierandi määruse kohaselt käsitleda varuosade lõpptarbijana<sup>20</sup>. Juhul kui sõidukitarnija takistab oma valikulise turustussüsteemi liiget müümast sõltumatule remonditöökojale agendi kaudu varuosi, on tegu passiivse müügi konkurentsivastase piiranguga.

Agenti tuleb põhimõtteliselt kohelda samadel alustel lõpptarbijaga. Agent peab siiski tegutsema konkreetse tellimuse alusel ega tohi kaubelda varuosadega, mis ta valikulise turustussüsteemi liikmetelt on ostnud. Sõidukitarnijal on õigus keelata turustussüsteemi liikmetel müüma varuosi sellisele äriühingule, kes kavatseb need edasi müüa.

## **ELEKTROONILISED VAHENDID JA SEADMED**

Turul on kaht liiki elektroonilisi diagnostikaseadmeid ja remondivahendeid: esiteks seadmed ja vahendid, mis on eriomased konkreetsele sõidukimargile ja mida toodab kolmas isik, kuid turustab sõidukitarnija, ning teiseks seadmed ja vahendid, mis on ette nähtud eri sõidukimarkide remondiks. Küsimusi on esitatud mõlema liigi kohta.

**13. Kas sõidukitarnija ja tema volitatud remonditöökodade vahelises lepingus võib olla sätestatud, et nimetatud remonditöökojad peavad kasutama sõiduki remondiks, teeninduseks ja hoolduseks konkreetseid diagnostikaseadmeid või remondivahendeid või -seadmeid, isegi kui muudest allikatest on võimalik hankida samaväärseid seadmeid ja vahendeid?**

Üldjuhul küll. Selline piirang ei too tõenäoliselt kaasa ELi konkurentsieeskirjade rikkumist<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Sel juhul kuulub kokkulepe ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse. Kui keeldutakse tarnimast varuosi, mida ei ole võimalik hankida volitatud varuosade müüjatelt, võib teatavatel tingimustel olla tegu ka ELi toimimise lepingu artikli 102 rikkumisega.

<sup>20</sup> Vt joonealuses märkuses 1 nimetatud määruse artikli 5 punkt a.

<sup>21</sup> Seadmete ja vahendite tootjate ning sõidukitarnijate suhteid on selgitatud joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavates suunistes. Vt eriti punktid 23 ja 24.



Kui sõidukitarnija lepib seadmete ja vahendite tootjaga kokku, et kõik tema volitatud remonditöökojad kasutavad samu seadmeid ja vahendeid, aitab see tõenäoliselt saavutada mastaabisäästu. Samuti on samade seadmete ja vahendite kasutamise korral tõenäoliselt lihtsam leida tehnilistele riketele ühiseid lahendusi. Ühtlasi on mehhaanikuid hõlpsam koolitada, kui nad kasutavad samu seadmeid ja vahendeid. Seega on tõenäoline, et volitatud remonditöökojalt teatava seadme või vahendi olemasolu nõudmist käsitatakse kvalitatiivse kriteeriumina<sup>22</sup>.

**14. Kas täiendatud suuniste sätteid tehnilisele teabele juurdepääsu kohta kohaldatakse ka seadmete ja vahendite tootjate suhtes, kes soovivad sellisele teabele juurdepääsu eri sõidukimarkidele sobivate remondivahendite tootmiseks?**

Ei. ELi konkurentsieeskirjade rikkumise tõenäosus tehnilise teabe varjamise korral sõltub täiendavate suuniste kohaselt sellest, kas tehnilist teavet kasutatakse mootorsõidukite remondi ja hoolduse eesmärgil või muul otstarbel, näiteks seadmete ja vahendite tootmiseks<sup>23</sup>.

Täiendavate suuniste sätetega, mis käsitlevad sõltumatute remonditöökodade juurdepääsu tehnilisele teabele ning seadmetele ja vahenditele, on püütud vältida, et sõltumatuid remonditöökodasid diskrimineeritaks võrreldes volitatud remonditöökodadega sellise olulise teabe saamisel, mis on täielikult sõidukitootja kontrolli all ja mida ei ole võimalik saada muudest allikatest<sup>24</sup>. Suuniste eesmärk on seega tagada sõltumatutele remonditöökodadele juurdepääs teatava sõidukimargi remondivahenditele samadel tingimustel volitatud remonditöökodadega.

Sõidukitarnijate ning seadmete ja vahendite tootjate kokkulepete suhtes kohaldatakse üldisi ELi konkurentsieeskirju, mistõttu selliseid kokkuleppeid tuleks hinnata nende eeskirjade alusel<sup>25</sup>.

## **JUURDEPÄÄS TEHNILISELE TEABELE**

Kuigi seda teemat<sup>26</sup> on täiendavates suunistes põhjalikult käsitletud, on nii komisjonile kui ka liikmesriikide konkurentsiasutustele esitatud küsimusi ohutuse ja julgeoleku, hinnakujunduse ning sõiduki hooldusloo kohta.

<sup>22</sup> Seepärast ei kuulu sellist piirangut sisaldav sõidukitarnija ja remonditöökoja kokkulepe ELi toimimise lepingu artikli 101 lõike 1 reguleerimisalasse.

<sup>23</sup> Vt joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavate suuniste punkt 65, eelkõige punkti 65 alapunkt d.

<sup>24</sup> Sellealased kokkulepped volitatud remonditöökodadega kuuluvad ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse.

<sup>25</sup> Sõidukitarnija ning seadmete ja vahendite tootja peaksid hindama oma kokkuleppeid ELi toimimise lepingu artiklite 101 ja 102 alusel ning eriti komisjoni määruse (EL) nr 330/2010 (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes) ja joonealuses märkuses 9 nimetatud vertikaalseid piiranguid käsitlevate suuniste alusel.

<sup>26</sup> Vt joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavad suunised, eriti nende punkt 62 ja sellele järgnevad punktid.

**15. Kas sõidukitootja võib ohutus- või julgeolekukaalutlustel keelduda andmast sõltumatule remonditöökojale juurdepääsu tehnilisele teabele?**

Üldjuhul mitte, kuna sõidukitootja on tõenäoliselt ainus allikas täieliku teabe saamiseks tema sõidukimarkide kohta, mistõttu mootorsõidukite grupierandi määruses sätestatud erandid ei kehti kokkulepete suhtes, mis ta on sõlminud sellise teabe edastamise kohta. Kui sõidukitootja on (praktiliselt) monopoolses seisundis, ei saa ta tavaliselt ELi konkurentsieeskirjade kohaselt täielikult keelduda tehnilise teabe edastamisest väidetavatel ohutus- või julgeolekukaalutlustel.

Sõidukitootja peab põhimõtteliselt edastama sõltumatule remonditöökojale tehnilise teabe, mida nimetatul ei ole võimalik saada muust allikast. Sellise teabe edastamisest võib ohutus- või turvalisuskaalutlustel keelduda ainult erandjuhul<sup>27</sup>. Seejuures tuleb iga kord arvesse võtta muu hulgas järgmisi tegureid:

*Teabe ulatus*

Ohutust mõjutavate komponentide, sealhulgas rehvide, rooli- ja pidurisüsteemide ning amortisaatorite käsitlemine kuulub üldjuhul sõltumatute remonditöökodade tavapärase töö hulka ning puuduvad tõendid, et see oleks ohutust kahjustanud. Seetõttu ei peetaks piiranguid, mis takistavad nende komponentidega seotud varuosade tarnimist ohutuskalutlustel, tõenäoliselt põhjendatuks<sup>28</sup>.

*Vähem piiravate kaitsemeetmete olemasolu*

*Ohutus:* Kui on vaja piirata juurdepääsu ohutust mõjutavale komponendile, mille käsitlemisega sõltumatud remonditöökojad ei ole tõenäoliselt tuttavad, näiteks kõrgepingesüsteemile, mis on kasutusel teatavas mudelis, või süsinikkomposiidist kerepaneelile, mille asendamine nõuab teatavat tehnikat, peaks sõidukitootja valima selle eesmärgi saavutamiseks kõige vähem piirava meetme. Näiteks võiks sõltumatutelt remonditöökodadelt nõuda vajalikku süsteemi või tehnikat käsitleva koolituse läbimist. Samal ajal ei tohiks sõltumatutelt remonditöökodadelt nõuda, et nad osaleksid sõidukitootja või kolmanda isiku korraldatud koolitusel kauem, kui on vajalik selleks, et käsitseda süsteemi või omandada tehnika, millele juurdepääsu on ohutuskalutlustel piiratud.

*Julgeolek:* Sageli piisab vajaliku julgeolekualase teabe saamiseks karistusregistri kontrollimisest, mis on vähem piirav kaitsemeede.

**16. Kas sõidukitootja võib nõuda, et volitatud remonditöökoda ostaks temalt teatava hulga tema kaubamärgiga varuosi või seadmeid või vahendeid, et saada tehnilise teabe ostmisel allahindlusi või tagasimakseid?**

<sup>27</sup> Täiendavate suuniste kohaselt kuuluvad sõidukitarnija ja volitatud remonditöökoja kokkulepped, mille tulemusena keeldutakse tehnilise teabe edastamisest, üldjuhul ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse. Vt joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavad suunised, eriti nende punkt 63. Teataval juhul võib sõidukitarnija siiski leida, et kuigi kokkuleppe tulemusena keeldutakse teatava teabe edastamisest, on selle puhul tegu ELi toimimise lepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud erandiga. Kui sõidukitarnija on (praktiliselt) monopoolses seisundis, ei ole see aga tõenäoline.

<sup>28</sup> Seega ei ole tõenäoline, et sellise piirangu puhul on tegu ELi toimimise lepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud erandjuhuga.

Seda küsimust grupierandi määruses ega täiendavates suunistes ei käsitleta. Mõningatel juhtudel võib selline nõue siiski kujutada endast valitseva seisundi kuritarvitamist ja seega rikkuda ELi konkurentsieeskirju.

Sõidukitootja on tõenäoliselt ainus allikas täieliku teabe saamiseks tema sõidukimarkide kohta. Kui sõidukitootja nõuab, et remonditöökoda ostaks temalt teatava hulga tema kaubamärgiga varuosi või seadmeid või vahendeid, et saada tehnilise teabe ostmisel allahindlusi või tagasimakseid, võib tegu olla olukorraga, kus sõidukitootja kuritarvitab oma valitsevat seisundit ühel turul, selleks et saada eeliseid muul turul<sup>29</sup>.

#### 17. Kas sõltumatut remonditöökoda võib takistada tutvumast sõiduki paber kandjal või elektroonilise hoolduslooga või seda ajakohastamast?

Ei, niivõrd kui sõidukitarnija ja/või volitatud remonditöökoda on tõenäoliselt ainus allikas täieliku teabe saamiseks asjaomaste sõidukimarkide kohta. Kui sõidukitarnija ja volitatud remonditöökoja kokkulepe hõlmab sätet, millega keelatakse juurdepääs sõiduki hooldusloole, siis on tõenäoline, et sellega rikutakse ELi konkurentsieeskirju.

Täiendavate suuniste kohaselt tuleb olemaolevaid hooldus- ja remondiandmeid, olenemata nende vormist, käsitada tehnilise teabena. Üldiselt vajab remonditöökoda neid andmeid selleks, et teha kindlaks, millised tööd on vajalikud hooldusgraafiku täitmiseks.

Kui sõiduki hooldus- ja remondiandmed on ebatäielikud, väheneb tõenäoliselt sõiduki jääkväärtus; samuti on sel juhul raske tõendada, et garantiitingimusi on järgitud. Juhul kui sõltumatud remonditöökojad ei saa hooldusloogu ajakohastada, väldib tarbija tõenäoliselt nende kasutamist, mis takistaks selliste remonditöökodade pääsu suurele osale turust.

### **JURDEPÄÄS VOLITATUD REMONDITÖÖKODADE VÕRKUDELE**

Täiendavates suunistes on sätestatud põhimõte, et kui ei ole tegu mootorsõidukite grupierandi määruses ette nähtud erandjuhuga,<sup>30</sup> peaks juurdepääs volitatud remonditöökodade võrkudele jääma üldiselt avatuks kõikidele ettevõtjatele, kes vastavad kindlaks määratud kvaliteedikriteeriumidele<sup>31</sup>. Siiski on küsitud, kas teatavaid juurdepääsukriteeriume tuleb käsitada kvantitatiivsetena, sest need ei ole oma olemuselt kvalitatiivsed<sup>32</sup>.

<sup>29</sup> Üldised suunised ELi toimimise lepingu artikli 102 kohaldamise kohta on sätestatud komisjoni teatises „Suunised komisjoni täitetegevuse prioriteetide kohta EÜ asutamislepingu artikli 82 kohaldamisel turgu valitsevate ettevõtjate kuritahtliku konkurentide tõrjuva tegevuse suhtes”. Vt joonealune märkus 15.

<sup>30</sup> Enamasti on tõenäoline, et sõidukitootja volitatud remonditöökodade võrkude turuosa asjaomas(t)el tur(g)u(de)l ületab seatud künnise, milleks on 30 %.

<sup>31</sup> Vt joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavad suunised, eriti nende punktid 70 ja 71.

<sup>32</sup> Grupierandi määrusega tehakse erand valikulise turustamise kokkulepetele, eeldusel et kokkuleppeosaliste turuosa ei ole suurem kui 30 % ja et teatavad määruses sätestatud tingimused on täidetud. Vt joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavate suuniste punkt 46. Lisaks ei kuulu ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse üksnes kvalitatiivsetele valikukriteeriumidel

**18. Kas sõidukitarnija võib keelduda võtmast remonditöökoda oma volitatud remonditöökodade võrku sel põhjusel, et nimetatud remonditöökoda on juba volitatud remontima konkureeriva sõidukitarnija sõidukimarke?**

Üldjuhul mitte, kui kokkuleppe puhul ei ole tegu mootorsõidukite grupierandi määruuses sätestatud erandjuhuga. Sellist nõuet sisaldav kokkulepe rikuks tõenäoliselt ELi konkurentsieeskirju.

Valdaval osal juhtudest valivad sõidukitarnijad oma volitatud remonditöökojad kvalitatiivsete kriteeriumide alusel<sup>33</sup>. Seega tuleb teha kindlaks, kas volituse puudumist teise sõidukitarnija sõidukimarkide remontimiseks saab käsitada kvalitatiivse kriteeriumina. Selleks peab kaaluma, kas nimetatud kriteerium on objektiivne ja teenuse olemust arvestades vajalik. Üldjuhul ei nõua ühegi sõidukimargi remonditeenus oma olemuselt, et seda osutaks üksnes ettevõtja, kes ei ole volitatud remontima muid sõidukimarke. Järelikult kujutab selline kohustus endast mittekvalitatiivset kriteeriumi, mis võib takistada konkurentsi asjaomasel turul, s.t nimetatud sõidukimargi remondi- ja hooldusteenuste turul.

---

põhinevad turustuskokkulepped, olenemata nende osaliste turuosast. Vt joonealuses märkuses 2 nimetatud täiendavate suuniste punkt 43.

<sup>33</sup> Nagu on selgitatud joonealuses märkuses 32, ei kuulu kvalitatiivse valikulise turustamise kokkulepped põhimõtteliselt ELi toimimise lepingu artikli 101 reguleerimisalasse.