EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 28.5.2021
COM(2021) 264 final

KOMISJONI ARUANNE

Komisjoni hindamisaruanne mootorsõidukite grupierandi määruse (EL) nr 461/2010 toimimise kohta

{SWD(2021) 112 final}

ET

Vastavalt komisjoni 27. mai 2010. aasta määruse (EL) nr 461/2010 (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (edaspidi „mootorsõidukite grupierandi määrus“))[1] artiklile 7 peab komisjon teostama selle määruse toimimise järelevalvet ja koostama 31. maiks 2021 aruande.

ELi toimimise lepingu (edaspidi „alusleping“) artikli 101 lõikega 1 on keelatud ettevõtjatevahelised kokkulepped ja kooskõlastatud tegevus, millega piiratakse konkurentsi, välja arvatud juhul, kui need aitavad kooskõlas aluslepingu artikli 101 lõikega 3 parandada kaupade tootmist või levitamist või edendada tehnilist või majanduslikku arengut, võimaldades samal ajal tarbijatel saada õiglase osa sellest tulenevast kasust. Mootorsõidukite grupierandi määruses on sätestatud, et alates 1. juunist 2013 kohaldatakse uute sõidukite turustamise kokkulepete suhtes komisjoni 20. aprilli 2010. aasta määrust (EL) nr 330/2010 Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes (edaspidi „vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrus“). Seoses kokkulepetega, mis käsitlevad mootorsõidukite varuosade müüki või edasimüüki või mootorsõidukite remondi- ja hooldusteenuste osutamist, on mootorsõidukite grupierandi määruse artiklis 4 sätestatud, et aluslepingu artikli 101 lõiget 1 ei kohaldata, kui need kokkulepped vastavad vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruses sätestatud, erandi kohaldamiseks vajalikele nõuetele ega sisalda ühtki mootorsõidukite grupierandi määruse artiklis 5 loetletud raskekujulist piirangut[2].

Sellest tulenevalt tuleks käesolevas aruandes hinnata mootorsõidukite grupierandi määruse ja täiendavate suuniste[3] ning vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse ja vertikaalseid piiranguid käsitlevate suuniste[4] toimimist niivõrd, kuivõrd neid kohaldatakse uute mootorsõidukite turustamise, remondi- ja hooldusteenuste osutamise ning varuosade turustamise suhtes Euroopa Liidus (edaspidi „EL“). Neid nelja eeskirjadekogumit nimetatakse käesolevas aruandes kokkuvõtvalt „mootorsõidukite grupierandi korraks“[5].

Käesolevale aruandele on lisatud komisjoni talituste töödokument ja kuus tehnilist lisa. Aruanne ei piira ühegi sellise õigusakti lõplikku olemust ega sisu, mille komisjon võib ette valmistada pärast käesoleva aruande avaldamist.

---

1 ELT L 129, 28.5.2010.

2 Raskekujuline piirang on piirang, mille sisaldumine vertikaalses kokkuleppes välistab grupierandi kohaldamise kokkuleppe suhtes, mis tähendab, et teha tuleb aluslepingu artikli 101 lõike 3 kohane individuaalne hindamine.

3 Täiendavad suunised vertikaalsete piirangute kohta mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes (ELT C 138, 28.5.2010).

4 Suunised vertikaalsete piirangute kohta (ELT C 130, 19.5.2010).

5 Vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrus on samuti läbinud hindamise (vt komisjoni talituste töödokument, millega saab tutvuda siin) ja praegu toimub selle läbivaatamine. Vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse kehtivusaeg lõpeb 31. mail 2022, st üks aasta enne mootorsõidukite grupierandi määruse kehtivusaja lõppu.

1. Sekkumise taust ja allikad

Komisjoni otsus selle kohta, kas anda mootorsõidukisektori suhtes grupierand, ja kui jah, siis millises vormis, peab põhinema aluslepingu artikli 101 lõike 3 nõuetel[6]. Mootorsõidukite grupierandi korraga taotletakse üld- ja erieesmärke, mis on kavandatud selle tagamiseks, et aluslepingu artikli 101 lõike 3 nõuded on täidetud. Selle korra **erieesmärgid** on i) tagada mootorsõidukisektori sidusrühmadele õiguskindlus ses suhtes, milliseid vertikaalseid kokkuleppeid võib pidada aluslepingu artikliga 101 kooskõlas olevaks; ii) vähendada valepositiivsete (st ülemäärase erandite tegemise) ja valenegatiivsete (st ebapiisava erandite tegemise) riski; iii) anda aluslepingu artikli 101 järjekindla kohaldamise tagamiseks liikmesriikide konkurentsiasutuste ja kohtute käsutusse ühine hindamisraamistik ning iv) kaitsta mootorsõidukisektoris teatavaid konkurentsivorme. Kõik need neli erieesmärki toetavad **üldeesmärki** säilitada aluslepingu artikli 101 ennetav mõju, hõlbustades komisjoni ning liikmesriikide konkurentsiasutuste ja kohtute tööd õigusnormide täitmise tagamisel, ning aidata ettevõtjatel hinnata ise oma vertikaalseid kokkuleppeid mootorsõidukisektoris. Kuna konkurentsieeskirjade õiguslik ja faktiline taust võib muutuda, peab komisjon analüüsima, kas mootorsõidukite grupierandi kord ja selle eesmärgid on endiselt asjakohased, lähtudes parema õigusloome suuniste[7] viiest kriteeriumist (tulemuslikkus, tõhusus, asjakohasus, sidusus ja ELi lisaväärtus).

3. detsembril 2018 algatas komisjon ametlikult mootorsõidukite grupierandi korra hindamise,[8] et koostada käesolev aruanne. Hindamine põhines mitmesugustel teabeallikatel: komisjoni tegevus järelevalveks ja täitmise tagamiseks mootorsõidukisektoris, sidusrühmade seas korraldatud avalik konsultatsioon,[9] teabekogumisuuring, mis käsitles mootorsõidukisektori arengut aastatel 2007–2017, ning kaks liikmesriikide konkurentsiasutustele suunatud konsultatsiooni,[10] mille eesmärk oli i) koguda andmeid selle kohta, kuidas liikmesriikide konkurentsiasutused tagasid mootorsõidukite grupierandi korra ja samaväärsete siseriiklike eeskirjade järgmise, ning ii) koguda nende asutuste arvamusi selle korra tulemuslikkuse kohta.

2. Sektori eripära

2.1.Turud, mida hinnati

Mootorsõidukitööstust iseloomustab keerukas tarneahel, kus erinevad üksused eksisteerivad kõrvuti ja suhtlevad eri tasanditel. **Sõidukite turustamisel** on tarnijateks sõidukite tootjad ja importijad. Nõudluse poolel on peamised osalejad eraisikud ja

6 Nõukogu määrus nr 19/65/EMÜ võimaldab komisjonil kohaldada aluslepingu artikli 101 lõiget 3 määrusega aluslepingu artikli 101 lõike 1 kohaldamisalasse kuuluvate teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja vastava kooskõlastatud tegevuse suhtes, mille puhul saab piisava kindlusega eeldada, et need vastavad aluslepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud tingimustele.

7 Komisjoni talituste 7. juuli 2017. aasta töödokument „Better Regulation Guidelines“, SWD(2017) 350.

8 Vt komisjoni talituste töödokumendi punkt 4.1.

9 Konsultatsioon toimus ajavahemikus 2020. aasta 12. oktoobrist 2021. aasta 25. jaanuarini. Lisateavet leiab komisjoni talituste töödokumendi 3. lisast.

10 Konsultatsioonid toimusid ajavahemikus 2020. aasta 8. juunist 2021. aasta 16. jaanuarini. Lisateavet leiab komisjoni talituste töödokumendi 3. lisast.

ettevõtjad. Mõned viimati nimetatutest on transpordi- / liikuvuse valdkonna ettevõtjad, teised tegutsevad muudes sektorites, kuid kasutavad mootorsõidukeid kaupade ja töötajate veoks. **Remondi ja hoolduse** puhul on teenuseosutajateks volitatud remonditöökojad (äriühingud, kellel on ametlikud lepingulised kokkulepped mootorsõidukite tarnijatega) ja sõltumatud remonditöökojad. Nõudluse poolel on peamised osalejad taas eraisikud ja ettevõtjad. **Varuosi** tarnivad originaalseadmete tarnijad[11] kas otse või sõidukitootjate kaudu ning sõltumatud tarnijad, kes erinevalt originaalseadmete tarnijatest ei tarni varuosi sõidukite kokkupanekuks. Nõudluse poolel on peamised osalejad remonditöökojad ning vähemal määral sõidukipargi käitajad ja eraisikud.

See, kas konkreetse kokkuleppe suhtes kohaldatakse mootorsõidukite grupierandi korra kohast erandit, sõltub muu hulgas turuosast. Seepärast on mis tahes hindamisel oluline turu õige määratlus. Mõnel juhul võib määratleda ühtse turu, mis hõlmab nii mootorsõidukeid kui ka varuosi, võttes muu hulgas arvesse mootorsõidukite eluiga ning kasutajate eelistusi ja ostukäitumist[12]. Sellisel juhul on asjaomane turuosa kogu (mitut tootemarki hõlmava) süsteemi turuosa, mitte eraldi remondi- ja hooldusteenuste turuosa või varuosade tarnimise turuosa.

Käesoleva aruande koostamisele eelnenud konsultatsioonide käigus leidsid mõned liikmesriikide konkurentsiasutused, et mootorsõidukite turge võiks pidada selliseks süsteemiks.

Üks oluline tegur turusidemete tugevuse analüüsimisel on see, kas märkimisväärne osa ostjatest arvestab valiku tegemisel olelusringi kuludega. Teine tähtis tegur on selliste üksuste olemasolu ja suhteline positsioon, kes tegutsevad järelturul põhikauba tarnijatest sõltumatult. Hindamise käigus kogutud teabe põhjal tundub, et vähemalt sõiduautode puhul on tõenäoliselt olemas tootemargipõhised järelturud, eelkõige seetõttu, et i) enamik ostjaid on eraisikud või väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, kes ostavad mootorsõidukeid ja järelturuteenuseid eraldi; ii) kuigi teabekogumisuuringu käigus tuvastatud asjaoludest on näha, et tarbijad kasutavad enne sõiduauto ostmist teabe kogumiseks üha enam internetti, ei tule neist välja, et sellised ostjad kohandaksid oma ostukäitumist kiiresti ja järjekindlalt olenevalt järelturu tingimuste muutumisest, ning iii) olemas on hästiarenenud võrgustik üksustest, kes pakuvad ainult järelturu tooteid ja teenuseid. See ei pruugi kehtida teiste sõidukiliikide puhul, kus ostukäitumine võib olla kutseliste tarbijate suurema esindatuse tõttu keerulisem.

2.2. Turu areng

Mootorsõidukisektoris on pärast 2010. aastal mootorsõidukite grupierandi määruse vastuvõtmist toimunud mitmeid muutusi.

---

11 Sõiduki esmaseks kokkupanekuks kasutatavate osade tootjad.

12 Vt täiendavate suuniste joonealune märkus 26 ja komisjoni teatise (asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsiõiguses) punkt 56 (EÜT C 372, 9.12.1997).

Kui rääkida kontsentreerumisest selles sektoris, siis turuosad on aja jooksul kõikunud, mis osutab tugevale **tootemarkidevahelisele konkurentsile**. Kuigi finantskriis mõjutas alates 2008. aastast kogu sektorit, jäid sõiduautode tootjate kulutused teadus- ja arendustegevusele võrdlemisi stabiilseks[13].

Mis puudutab väikeseid tarbesõidukeid, siis aastatel 2007–2017 ei olnud ühelgi tootjal iseäranis suurt turuosa, kuid on võimalik, et see on hiljuti muutunud, kuna kaks suurt tootjat – FCA ja PSA – ühinesid, et luua uus äriühing nimega Stellantis[14]. Nii nagu sõiduautode puhul, on kõikunud ka väikeste tarbesõidukite tootjate turuosad. Ent erinevalt sõiduautode sektorist on väikeste tarbesõidukite sektor muutunud pärast mootorsõidukite grupierandi korra jõustumist kontsentreeritumaks, eriti FCA ja PSA ühinemise järel. Tavapäraselt on kontsentreeritumad ka bussisektor ja veoautosektor[15]. Mõlemas sektoris on turupositsioonid mõnevõrra muutunud. Teabekogumisuuringust on näha, et busside ja veoautode puhul suurenesid kulutused teadus- ja arendustegevusele kogu vaatlusperioodil (2007–2017), mis võib viidata teatavale konkurentsile.

Tundub, et **tootemargisisene konkurents** ei ole aastatel 2007–2017 märkimisväärselt vähemalt sõiduautode puhul vähenenud. Sõiduautode sektoris täheldatud võrgustiku kogutiheduse vähenemine ja turukontsentratsiooni suurenemine tunduvad olevat üldiselt mõõdukad. Peale selle on muutunud mitmekesisemaks turustussüsteemid, ehkki vähesel määral ja ilma märkimisväärsete muudatusteta viisis, kuidas eri süsteeme kasutatakse riigi tasandil.

Statistikast on näha, et remondi- ja hooldusteenuste turg aastatel 2007–2017 kasvas. See statistika osutab ka volitatud remonditöökodade võrgustike tiheduse vähenemisele, mis võib olla tingitud mitmest tegurist, sealhulgas täheldatud jätkuvast liikumisest volitatud edasimüüjate võrgustike ühendamise suunas või vajadusest teha suuremaid investeeringuid digitehnoloogia ja hübriid-/elektrijõuseadmete vajaduste rahuldamiseks.

Teabekogumisuuringust on näha, et sõltumatutel ettevõtjatel, kes konkureerivad remondi- ja hooldusteenuste turul volitatud remonditöökodadega, võib endiselt olla raskusi juurdepääsul sõidukite remondiks vajalikele sisenditele. See aspekt võib muutuda tähtsamaks, kui suureneb digitehnoloogia kasutamine sõidukites ning arendatakse välja alternatiivkütust kasutavad sõidukid, mille jaoks on vaja spetsiaalseid eksperditeadmisi, tööriistu ja varuosi.

Varuosade tarnimise turg suurenes aastatel 2007–2017 valitud liikmesriikides müügiväärtuse poolest peaaegu 30 %. Samal ajavahemikul registreerisid varuosade tootjad stabiilse tegevuskasumi marginaali, mis oli keskmiselt 6–7 %.

---

13 Lisateavet ja -näitajaid leiab komisjoni talituste töödokumendi punktist 5 ja 2. lisast.

14 M.9730 FCA / PSA.

15 Komisjoni talituste töödokumendi punkt 5 ja 2. lisa sisaldavad ülevaadet turuosadest ja kontsentratsiooniindeksitest sõiduautode, väikeste tarbesõidukite, veoautode ja busside puhul.

3. Eesmärkide saavutamine[16]

Selles osas hinnatakse, kas mootorsõidukite grupierandi korra eesmärgid on praktikas saavutatud ning mil määral on see kord osutunud tulemuslikuks ja/või asjakohaseks.

A. Üld- ja erieesmärgid

Mootorsõidukite grupierandi korra **esimene erieesmärk** on suurendada sidusrühmade jaoks õiguskindlust, tehes laiemas konkurentsiõiguse raamistikus nõutava enesehindamise nende jaoks lihtsamaks[17].

Liikmesriikide konkurentsiasutuste ja avalikus konsultatsioonis osalenute vastustest võib välja lugeda, et kõnealune kord on taganud suure õiguskindluse. Komisjon on saanud suhteliselt vähe mitteametlikke küsimusi selle kohta, kuidas eeskirju tuleks tõlgendada,[18] ning ükski mootorsõidukisektori vertikaalsete kokkulepete kohta saadud ametlik kaebus ei ole olnud tingitud materiaalõiguse normide vääritimõistmisest. Hindamise käigus tehti siiski kindlaks teatavad sätted, i) millele võiks kasuks tulla täiendav selgitamine, ii) mille kohaldamine võib olla keeruline või iii) mis võivad vajada kohandamist seoses turu hiljutise arengu, uute ärimudelite ja/või uue tehnoloogiaga.

Mootorsõidukite grupierandi korra **teine erieesmärk** on vähendada i) valepositiivsete riski, st erandi tegemist kokkulepetele, mille puhul ei saa piisava kindlusega eeldada, et kokkulepe vastab aluslepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud tingimustele (ülemäärane erandite tegemine), ning ii) valenegatiivsete riski, st vertikaalse kokkuleppe või tegevuse grupierandi alla mittearvamist, kuigi aluslepingu artikli 101 lõikes 3 sätestatud tingimused on täidetud (ebapiisav erandite tegemine)[19].

Tingimused, mis peavad olema täidetud kõigi kokkulepete puhul, on järgmised: i) turuosa künnis,[20] millest allpool erand antakse, ning ii) selliste raskekujuliste piirangute puudumine, mis välistavad grupierandi kohaldamise kokkuleppe suhtes[21]. Tingimused hõlmavad ka väljajäetud piiranguid,[22] mille suhtes grupierandit ei kohaldata, kuigi ülejäänud kokkuleppe suhtes, milles need piirangud sisalduvad, võib siiski kohaldada erandit.

Enamiku avalikus konsultatsioonis osalenud vastajate ja liikmesriikide konkurentsiasutuste seisukohtade põhjal tundub, et kehtiv 30 % suurune turuosa künnis on olnud asjakohane ja on seda ka praegu. Komisjoni kogemused nõuete täitmise

---

16 Vt komisjoni talituste töödokumendi 3. ja 6. lisa, et saada lisateavet avalikus konsultatsioonis osalenute ja liikmesriikide konkurentsiasutuste konkreetsete seisukohtade kohta seoses mootorsõidukite grupierandi korra eesmärkide saavutamisega.

17 Vt komisjoni talituste töödokumendi punkt 6.1.

18 Ligikaudu 14 % komisjonile aastatel 2010–2020 laekunud mitteametlikest esildistest sisaldas küsimusi mootorsõidukite grupierandi korra kohaldatavuse kohta.

19 Vt komisjoni talituste töödokumendi punkt 6.1.

20 Vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artikkel 3.

21 Vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artikkel 4 ja mootorsõidukite grupierandi määruse artikkel 5.

22 Vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artikkel 5.

tagamisel kinnitavad seda seisukohta. Komisjon ei ole seni tuvastanud ühtki liiki kokkuleppeid, mille suhtes ei saa kokkuleppeosaliste turuosa tõttu erandit kohaldada, kuid mis on konkurentsi seisukohast suhteliselt probleemivabad; sellist liiki kokkulepete tuvastamine oleks viidanud, et künnis on liiga madal. Ka ei ole komisjon avastanud ühtki asjaolu, mis oleks pannud teda kaaluma erandi tühistamist mis tahes mootorsõidukisektori kokkuleppe või kokkulepete liigi puhul, mis on märk sellest, et erandi tegemise künnis ei ole liiga kõrge. [23]

Avalikus konsultatsioonis osalenute ja liikmesriikide konkurentsiasutuste seisukohti arvesse võttes tundub, et raskekujuliste piirangute loetelu ja väljajäetud piirangute loetelu on endiselt asjakohased. Hindamise käigus ei tehtud kindlaks ühtki lisaklauslit, mida oleks tulnud kaaluda kas määruse kohaldamise üldtingimusena, raskekujulise piiranguna või väljajäetud piiranguna.

Mootorsõidukite grupierandi korra **kolmas erieesmärk** on anda liikmesriikide konkurentsiasutuste ja kohtute käsutusse ühine raamistik aluslepingu artikli 101 järjekindlaks kohaldamiseks, pidades silmas aluslepingu artikli 101 lõike 3 detsentraliseeritud kohaldamist[24].

Hindamine näitas, et mootorsõidukite grupierandi kord loob lisaväärtust, kuna tundub, et see on suurendanud õiguskindlust ning et see on olnud tulemuslikum võrreldes riigiti killustunud üldisemate suuniste, nõuete täitmise tagamise tavade ja kohtupraktikaga, mis on asjakohane aluslepingu artikli 101 kohaldamisel mootorsõidukisektoris. See seisukoht leidis avalikus konsultatsioonis osalenute ja liikmesriikide konkurentsiasutuste seas laialdast toetust, ehkki mõni viimati nimetatutest märkis, et kõnealuste sätete tehnilise laadi tõttu võib isikutel, kes ei ole juristid, olla raskusi neist aru saamisel.

Mootorsõidukite grupierandi korra **neljas erieesmärk** on kaitsta mootorsõidukisektoris teatavaid konkurentsiaspekte. Komisjon leidis oma 22. juuli 2009. aasta teatises,[25] et mitu määruse (EÜ) nr 1400/2002[26] aluseks olnud poliitilist eesmärki olid endiselt kehtivad. Need eesmärgid olid püstitatud, võttes arvesse mitut probleemi, mida peeti tollal mootorsõidukisektoris eriti oluliseks. Seetõttu analüüsiti hindamise käigus, kas kõik need eesmärgid on saavutatud ning mil määral on need eesmärgid osutunud tulemuslikuks ja/või vajalikuks. Seda hindamist kirjeldatakse allpool.

1. *Hoida ära turu sulgemine konkureerivatele sõidukitootjatele ja kaitsta nende pääsu turule*

---

23 Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1/2003 (asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (ELT L 1, 4.1.2003)) artikli 29 lõikega 1 on antud komisjonile õigus tühistada teatavat liiki kokkulepete suhtes antud erand, kui ta avastab mõju, mis ei ole kooskõlas aluslepingu artikli 101 lõikega 3.

24 Selle eesmärgi tulemuslikkuse ja asjakohasuse hindamisel uuriti ka mootorsõidukite grupierandi korra ELi lisaväärtust. Lisateavet leiab komisjoni talituste töödokumendi punktist 6.5.

25 Komisjoni 22. juuli 2009. aasta teatis „Kavandatav konkurentsiõiguse raamistik mootorsõidukisektoris“.

26 Komisjoni 31. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (ELT L 203, 1.8.2002).

Nagu on selgitatud 2009. aasta teatises, leidis komisjon, et turustuskokkulepetes sätestatud piirangud – eriti ühe tootemargi pealesurumisega seotud klauslite laialdane kasutamine – võivad teatavatel asjaoludel muuta turulepääsu konkureerivate mootorsõidukitootjate jaoks põhjendamatult keeruliseks. Seega püüti säilitada konkureerivate mootorsõidukitootjate võimalus siseneda turule ja/või suurendada oma kohalolekut.

Hindamine, milles tugineti eelkõige liikmesriikide konkurentsiasutustelt ja avalikus konsultatsioonis osalenud vastajatelt saadud teabele, näitas, et **see eesmärk tundub olevat suuresti saavutatud**. Tootemarkidevaheline konkurents uute sõiduautode puhul on ELis tugev ja stabiilne[27]. Lisaks ei osuta hindamise raames kogutud teave sellele, et sõiduautode tootjad oleksid pidanud ELi mootorsõidukiturgudele pääsemist kas turule sisenemisel või oma kohaloleku suurendamisel eriti raskeks. Seepärast tundub, et kuigi tootemarkidevaheline konkurents jääb sõiduautode turgude puhul oluliseks eesmärgiks, ei pruugi konkureerivate autotootjate turulepääsu eraldi kaitsmine olla asjakohane. Seevastu väikeste tarbesõidukite,[28] veoautode ja busside sektor on olnud tavapäraselt kontsentreeritumad ning tootemarkidevaheline konkurents tundub olevat neil turgudel nõrgem[29]. Eespool öeldut arvesse võttes tundub, et **see eesmärk võib olla neis turusegmentides endiselt asjakohane, kuid ei pruugi olla sama asjakohane sõiduautode puhul**.

2. Kaitsta sama tootemargi edasimüüjate vahelist konkurentsi

Tootemargisisese konkurentsi kaitse on iseäranis oluline siis, kui tootemarkidevaheline konkurents on suhteliselt väike. Komisjon leidis oma 2009. aasta teatises, et on olemas tootemargisisese konkurentsi vähenemise oht, eriti olukorras, kus uusi sõidukeid müüvad edasimüüjad, kelle ärimudel on peaaegu identne. Seepärast pidas komisjon asjakohaseks kaitsta sama tootemargi edasimüüjate vahelist hinnakonkurentsi ja soodustada turustusviiside mitmekesisust.

Hindamine, milles võeti arvesse liikmesriikide konkurentsiasutuste ja avalikus konsultatsioonis osalenute arvamusi, näitas, et **see eesmärk tundub olevat suuresti saavutatud**. Teabekogumisuuringu järelduste põhjal ei ole konkurents aastatel 2007–2017 märkimisväärselt vähemalt sõiduautode puhul vähenenud[30]. Lisaks tundub, et kuigi volitatud edasimüüjate võrgustike tihedus vähenes aastatel 2007–2017 jätkuvalt,[31] kasutavad tarbijad sõiduautode valikuga tutvumiseks üha enam internetti,[32] mille tulemusel laieneb volitatud edasimüüjate geograafiline haare. Lisaks ei ole komisjon alates 2010. aastast uurinud ühtki juhtumit, milles oleks väidetud, et tarnija on takistanud

27 Vt komisjoni talituste töödokumendi punkt 6.3 ja 2. lisa punkt 2.

28 Väikeste tarbesõidukite sektor muutus hiljuti kontsentreeritumaks FCA ja PSA ühinemise tõttu (M.9730 FCA / PSA).

29 Komisjon jälgib neid turge lähikuudel ja -aastatel eriti hoolikalt.

30 Vt teabekogumisuuringu järeldused komisjoni talituste töödokumendi punktis 5 ja 2. lisas.

31 See oli pikaajalise suundumuse jätk; vt 2008. aasta mais avaldatud komisjoni hindamisaruanne määruse (EÜ) nr 1400/2002 (mis käsitleb mootorsõidukite turustamist ja teenindust) toimimise kohta, III jagu.

32 Vt komisjoni talituste töödokumendi 2. lisa.

tootemargisisest konkurentsi[33]. Hindamine näitas siiski, et enne 2010. aastat täheldatud turustusviiside ühetaolisust võib märgata turgudel ka 2021. aastal ning et enamik sõiduautodest müüakse endiselt kvantitatiivsete valikuliste turustusvõrgustike kaudu[34].

Eespool öeldut arvesse võttes tundub, et **see eesmärk on endiselt asjakohane väikeste tarbesõidukite, veoautode ja busside sektoris**, kus kontsentratsioonitase on kõrgem ja tootemarkidevaheline konkurents nõrgem. Mis puudutab sõiduautode sektorit, siis selliste edasimüüjate rühmade olemasolu, kellel võib olla konkreetses piirkonnas tootemargiportfell, mistõttu võib väheneda asjaomases piirkonnas tootemarkidevaheline konkurents, võib olla märk sellest, et **tootemargisisese konkurentsi kaitsmine on endiselt asjakohane eesmärk ka sõiduautode turustamisel**.

3. Vältida piiranguid paralleelses mootorsõidukikaubanduses

Komisjon märkis oma 2009. aasta teatises, et piiriülese kaubanduse kaitse on võimaldanud tarbijatel teha ühtsel turul oste ja kasutada ära liikmesriikidevahelisi hinnaerinevusi. Komisjon pidas vajalikuks tagada, et tarbijatel säiliks see võimalus ja et turustuskokkulepped ei piiraks paralleelkaubandust.

Hindamine, milles võeti arvesse liikmesriikide konkurentsiasutuste ja avalikus konsultatsioonis osalenute arvamusi, näitas, et **see eesmärk on vähemalt osaliselt saavutatud**, kuna tarbijad saavad osta mootorsõidukeid teistes liikmesriikides üldjuhul ilma suurte takistusteta. Kuigi komisjon on saanud teavet[35] ja ametlikke kaebusi piiriüleses kaubanduses esinevate piirangute kohta, ei ole ta avastanud ühtki olulist tarnijate tekitatud takistust, mis oleks õigustanud põhjalikku uurimist.

Komisjoni hinnangul on **see eesmärk endiselt asjakohane** – järeldus, mida toetasid suures osas ka liikmesriikide konkurentsiasutused ja avalikus konsultatsioonis osalenud vastajad. Ühtse turu kaitsmine ja edendamine on jätkuvalt üks komisjoni põhieesmärke[36]. Selleks et eraisikust tarbijad saaksid ühtsest turust kasu, on oluline, et neil oleks võimalik osta tooteid ja teenuseid piiriüleselt, puutumata kokku kunstlike takistustega. Mootorsõiduk on kodu kõrval kõige kulukam investeering, mille keskmine tarbija teeb, ning seepärast on piiriüleste ostude takistamise korral suur oht kahjustada tarbijaid.

4. Võimaldada sõltumatutel remonditöökodadel konkureerida tootjate volitatud remonditöökodade võrgustikega

Komisjon märkis oma 2009. aasta teatises, et sõltumatud remonditöökojad pakuvad tarbijatele alternatiivseid võimalusi mootorsõidukite hooldamiseks ning tekitavad olulist konkurentsisurvet, kuna nende ärimudelid ja tegevuskulud erinevad volitatud remonditöökodade võrgustike omadest. Sõltumatute remonditöökodade võime

33 Vt komisjoni talituste töödokumendi 4. lisa.

34 Vt komisjoni talituste töödokumendi punkt 5 ja 2. lisa.

35 Paralleelkaubanduse piiranguid käsitles umbes 25 % komisjonile 2010. aastast alates laekunud mitteametlikest esildistest.

36 Ühtne turg on seatud Euroopa uues tööstusstrateegias (COM(2020) 102, 10.3.2020) keskseks kohale kui üks Euroopa tööstuse ümberkujundamise põhitegureid.

konkureerida sõltub piiranguteta juurdepääsust olulistele sisenditele, nagu varuosad, tööriistad, koolitus ja tehniline teave. Seepärast pidas komisjon vajalikuks tagada selline juurdepääs ning takistada tarnijaid ja/või nende volitatud remonditöökodasid kasutamast sõltumatute remonditöökodade turulepääsu piiramiseks muid kaudseid vahendeid, nagu garantiide kuritarvitamine.

Liikmesriikide konkurentsiasutused ja avalikus konsultatsioonis osalenud vastajad üldjoontes kinnitasid, et **see eesmärk on vähemalt osaliselt saavutatud**. Pärast seda, kui komisjon võttis 2007. aastal vastu neli *tehnilise teabe* alast otsust[37] ja lisas saadud kogemused täiendavatesse suunistesse, ei ole komisjoni tähelepanu juhitud ühelegi seda küsimust käsitlevale tõsisele kaebusele. Samas teatavad volitatud remonditöökodadega konkureerivad sõltumatud ettevõtjad endiselt raskustest ligipääsemisel sõidukite remontimiseks vajalikele sisenditele (nt probleemid täieliku või ajakohase teabe saamisel ning piirangud ligipääsul sõidukisisestele andmetele)[38]. Sama kinnitavad mõned liikmesriikide konkurentsiasutused, kes samuti osutavad sõltumatute remonditöökodade raskustele õigeaegse juurdepääsu saamisel remondi ja hoolduse jaoks vajalikele sisenditele. Kuigi mõni neist probleemidest võib olla seotud nende ettevõtjate ärimudeliga (mis hõlmab sageli mitut tootemarki) ja suurte investeeringutega, mis on vajalikud selleks, et olla võimeline remontima tehnoloogiliselt üha keerukamaid mootorsõidukeid, ei saa välistada, et mõni raskustest, millega kokku puututakse, võib olla tingitud turupiirangutest.

Eespool nimetatu põhjal leiti hindamisel, et **see eesmärk on endiselt asjakohane**, kuna sõltumatud remonditöökojad pakuvad tarbijatele jätkuvalt olulist väärtust, ehkki turuosaliste teatav käitumine võib vajada põhjalikumat uurimist, eriti silmas pidades turu hiljutist arengut, millega juurdepääs andmetele on muutunud tähtsamaks.

5. Kaitsta sama tootemargi volitatud remonditöökodade vahelist konkurentsi

Komisjon leidis oma 2009. aasta teatises, et tõhus konkurents remondi- ja hooldusteenuste turul ei sõltu üksnes sõltumatute ja volitatud remonditöökodade vahelisest konkurentsist, vaid ka volitatud remonditöökodade võrgustikus esineva konkurentsi tasemest. See kehtib eriti uuemate mootorsõidukite puhul, mille omanikud üldjuhul lasevad neid hooldada volitatud remonditöökodades. Seepärast jõudis komisjon järeldusele, et remonditöökodade kvantitatiivne valimine (sh kohustades neid tegelema ka uute mootorsõidukite müügiga) toob tõenäoliselt kaasa aluslepingu artikli 101 lõike 1 kohaldamise kokkulepete suhtes[39]. Kuna enamiku volitatud remonditöökodade kokkulepete suhtes ei saa kokkuleppeosaliste turuosa tõttu grupierandit kohaldada, tähendab see, et remonditöökodade arvu piiramine nõuab individuaalset enesehindamist.

---

37 Vt juhtumid AT. 39140 – DaimlerChrysler, AT. 39141 – Fiat, AT. 39142 – Toyota Motor Europe ja AT. 39143 – Opel.

38 Remondi- ja hooldusteabele / sõiduki andmetele juurdepääsu piiranguid käsitles umbes 10 % komisjonile 2010. aastast alates laekunud mitteametlikest esildistest.

39 Vt täiendavate suuniste punkt 70.

Võttes arvesse hindamise raames kogutud teavet, eelkõige liikmesriikide konkurentsiasutuste, ent ka sidusrühmade seisukohti, tundub, et **see eesmärk on vähemalt osaliselt saavutatud**. Kuigi teabekogumisuuringu käigus ilmnes, et aastatel 2007–2017 vähenes nii volitatud remonditöökodade arv üldiselt kui ka mootorsõidukitootjate ja volitatud remonditöökodade vahel sõlmitud kokkulepete koguarv, ei tundu komisjoni kogemuste põhjal miski osutavat tarnijate üldisele tavale keelata liituda võrgustikuga remonditöökodadel, kes vastavad kohaldatavatele kvaliteedikriteeriumidele.

Hindamine, milles tugineti liikmesriikide konkurentsiasutustelt ja avalikus konsultatsioonis osalenud vastajatelt saadud teabele, näitas, et **see eesmärk on endiselt asjakohane**, eriti kuna volitatud remonditöökodade võrgustikel on jätkuvalt märkimisväärne turuvõim.

6. Hoida ära turu sulgemine varuosade tarnijatele

Komisjon märkis oma 2009. aasta teatises, et mootorsõidukitootja müüdavate või edasimüüdavate osade ja alternatiivsete tootemarkide osade hinnad on sageli väga erinevad. Alternatiivide kättesaadavus toob tarbijatele märkimisväärset kasu nii valiku kui ka hinna poolest. Seega pidas komisjon vajalikuks kaitsta varuosade tootjate juurdepääsu mootorsõidukite järelturgudele, eelkõige mootorsõidukite grupierandi määruses sätestatud kolme raskekujulise piirangu abil, tagades sellega konkureerivate tootemarkide varuosade jätkuva kättesaadavuse.

Hindamine, milles võeti arvesse liikmesriikide konkurentsiasutuste ja avalikus konsultatsioonis osalenute seisukohti, näitas, et **see eesmärk on osaliselt saavutatud**. Esiteks on komisjoni järelevalve ja täitmise tagamise kogemuste[40] põhjal sõidukite hooldamisel kõige enam kasutatavate varuosade alternatiivid tavaliselt kättesaadavad ning sõltumatud remonditöökojad kasutavad selliseid osi sageli klientide sõidukite remontimisel ja hooldamisel. Teiseks on mõni sidusrühm küll märkinud, et sõltumatutel remonditöökodadel on endiselt teatavaid raskusi, kuid komisjon ei ole saanud selles valdkonnas ühtki konkurentsiõiguse rikkumist käsitlevat kaebust, mille puhul aluslepingu artikli 101 rikkumise avastamise tõenäosus oleks olnud suurem kui piiratud.

Mis puudutab kõnealuse eesmärgi jätkuvat asjakohasust, siis näib varuosade turge üldjuhul iseloomustavat kaht liiki jäikus. Esiteks võivad originaalseadmete tarnijate lepingulised kokkulepped mootorsõidukitootjatega takistada neid varustamast otse järelturgu, mis tekitaks konkurentsi sõidukitootjatele müüdavate ja seejärel varuosadena edasimüüdavate osadega. Eelkõige tundub, et selle sektori tarnijad kasutavad töövahenditega seotud korraldusi ja nõuavad mõnikord, et originaalseadmete tarnija annaks intellektuaalomandi õigused üle oma klientidele. Teiseks võivad originaalseadmete tootjate ja volitatud remonditöökodade vahelised kokkulepped kohustada või õhutada viimati nimetatuid ostma enamiku oma varuosadest otse

[40] Vt komisjoni talituste töödokumendi 4. lisa.

mootorsõidukitootjalt. Seepärast leiti hindamisel, et **see eesmärk on endiselt asjakohane**.

7. Säilitada aluslepingu artikli 101 ennetav mõju – takistada tarnijaid kasutamast konkurentsivastaste tulemuste saavutamiseks kaudset survet ja ähvardusi

Komisjon pidas oma 2009. aasta teatises sobivaks lisada kõrvalmeetmena eesmärk tagada, et tarnijad ei kasuta grupierandit selleks, et mitmesuguste kaudsete surveavalduste ja ähvarduste kaudu konkurentsivastaste tulemuste saavutamiseks takistada volitatud edasimüüjate ja remonditöökodade sõltumatut konkurentsi soodustavat käitumist.

Võttes arvesse liikmesriikide konkurentsiasutuste ja avalikus konsultatsioonis osalenute seisukohti, leiti hindamisel, et see eesmärk on **osaliselt, kui mitte täielikult saavutatud**. Eelkõige ei ole komisjon saanud aastatel 2010–2020 ühtki kaebust, mis võimaldaks tal järeldada, et tarnijad on edasimüüjatele või remonditöökodadele kaudse surve avaldamise või nende ähvardamisega takistanud konkurentsi soodustavat käitumist, mille tõttu oleks õigustatud põhjalik uurimine. Tundub, et nii nagu paljudes kestvuskaupu tootvates tööstusharudes, on turustajad sageli tarnijatega sõlmitavate kokkulepete nõrgem pool. Ehkki see ei ole iseenesest konkurentsivastane ega ole esmapilgul tõend konkurentsivastasest käitumisest, võtab komisjon sellist tasakaalustamatust siiski arvesse, kui talle antakse teada asjaoludest, mis viitavad sellele, et tarnijad on kasutanud edasimüüjate või remonditöökodade suhtes kaudset survet või ähvardusi. Mõnede liikmesriikide konkurentsiasutuste ja avalikus konsultatsioonis osalenute seisukohad kinnitavad neid tähelepanekuid edasimüüjate lepingulise positsiooni suhtelise nõrkuse kohta, kuid ei näi osutavat sellele, et seda nõrkust ära kasutades oleks konkurentsi soodustava käitumise takistamiseks kasutatud survet või ähvardusi.

Hindamine näitas, et **see eesmärk ei pruugi olla eriti asjakohane, eriti seoses sõiduautode turgudega**, kus – nagu kinnitas teabekogumisuuring[41] – on tugev tootemarkidevaheline konkurents. Esiteks on vähe märke sellest, et tarnijad saavutavad konkurentsivastaseid tulemusi surve avaldamisega oma edasimüüjatele/remonditöökodadele või nende ähvardamisega. Komisjoni kogemuste põhjal avaldub tarnijate võime mõjutada oma edasimüüjate/remonditöökodade käitumist pigem selles, et nagu paljud kestvuskaupade turustajad, teevad turustajad ja remonditöökojad tootemarki suuri investeeringuid ja nad ei soovi neid investeeringuid sellega ohtu seada, et lähevad vastuollu oma tarnija eeldatavate huvidega. Võttes arvesse mõne sidusrühma märkusi mitme tava kohta, mis nende arvates võivad olla kaudne vahend konkurentsivastaste tulemuste saavutamiseks,[42] võib olla siiski vajalik täiendavalt analüüsida, kas kõnealune eesmärk on endiselt asjakohane poliitiline eesmärk.

41 Vt komisjoni talituste töödokumendi 2. lisa punkt 2.

42 Vt komisjoni talituste töödokumendi joonealune märkus 150, 3. lisa punkt 2.3.1 („Prevalence of particular restrictions“) ja punkt 3.3.2 ning 6. lisa punkt 1.9.

Hindamise käigus analüüsiti ka seda, kas **asjakohane võiks olla ka mõni muu konkurentsiga seotud eesmärk**, eelkõige silmas pidades turu hiljutist arengut seoses juurdepääsuga sõidukisisestele andmetele ja kestlikkuse tähtsust.

Paljusid sõidukisiseseid andmeid või neist tuletatud teavet (nt selle kohta, et sõidukil on mingi viga või et sõiduk vajab korralist hooldust) võib pidada oluliseks sisendiks remondi ja hoolduse teostamisel. Kui sellised andmed või selline teave ei ole kättesaadavad muudest allikatest ja need edastatakse volitatud remonditöökodadele, tuleks need esitada võrdsetel alustel ka nende remonditöökodadega konkureerivatele sõltumatutele ettevõtjatele. Hindamisel leiti siiski, et juurdepääsu andmetele, nagu ka juurdepääsu muudele olulistele sisenditele, tuleks käsitada osana erieesmärgist võimaldada sõltumatutel remonditöökodadel konkureerida tootjate volitatud remonditöökodade võrgustikega, mitte eraldi eesmärgina.

Mis puudutab kestlikkust,[43] siis saavad konkurentsieeskirjad kestlikkusega seotud eesmärkide saavutamisele kõige paremini kaasa aidata sellega, kui need tagavad tõhusa konkurentsi, mis elavdab innovatsiooni ning soodustab seeläbi kestlike toodete ja teenuste pakkumist. Mootorsõidukite grupierandi määrus juba võimaldab kohaldada erandit kõigi kokkulepete suhtes, sealhulgas nende suhtes, millega püüeldakse kestlikkusega seotud eesmärkide poole, tingimusel et kokkuleppeosaliste turuosa ei ületa 30 % künnist[44] ja ühtki raskekujulist piirangut ei ole[45]. Kui turuosa ületab 30 % künnist, peab kokkulepe läbima individuaalse hindamise kooskõlas aluslepingu artikli 101 lõikega 3.

Lõpetuseks, mis puudutab mootorsõidukite grupierandi määruse praeguse sisulise kohaldamisala[46] asjakohasust, siis see kohaldamisala kehtestati 2010. aastal pärast sektori täielikku analüüsi, mis näitas muu hulgas märkimisväärset jäikust[47] neljarattaliste sõidukite varuosade turgudel[48]. Kuigi enamik avalikus konsultatsioonis osalenutest leidis, et kohaldamisala tuleks laiendada, et see hõlmaks ka kaherattalisi sõidukeid ja mõningaid sõidukeid, mis ei ole mõeldud kasutamiseks teedel (nt põllumajandusmasinad, traktorid, metsamajandusmasinad, ehitussõidukid), ei ole komisjoni viimase kümne aasta kogemuste põhjal ühtki konkreetset märki sellest, et nimetatud toodete puhul esineks sarnast jäikust. Seepärast leiab komisjon, et **praegune kohaldamisala on endiselt asjakohane** – seisukoht, mida jagab enamik liikmesriikide konkurentsiasutusi.

---

43 Mitu avalikus konsultatsioonis osalenud vastajat märkis, et mootorsõidukite grupierandi määruse kohaldamine peaks hõlbustama kestlikkusega seotud eesmärkide taotlemist või sellele kaasa aitama.

44 Vt vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artikkel 3.

45 Vt vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse artikkel 4 ja mootorsõidukite grupierandi määruse artikkel 5.

46 Mootorsõidukite grupierandi määruse artikli 1 punkt g ja artikkel 4.

47 Nimelt i) originaalseadmete tarnijate lepingulised kokkulepped sõidukitootjatega (nt töövahenditega seotud korraldused) ja ii) stiimulid, mida pakutakse volitatud remonditöökodadele, et nad ostaksid lõviosa oma varuosadest otse originaalseadme tootjalt.

48 Vt komisjoni talituste töödokumendi „The Future Competition Law Framework applicable to the vehicle sector: impact assessment“ punkt 64 jj ning uuringu „Developments in car retailing and after-markets under Regulation N°1400/2002“ 4. jagu.

Seega näitas hindamine, et mootorsõidukite grupierandi kord on üldiselt täitnud oma nelja erieesmärki, mis on endiselt asjakohased. Sellest järeldub, et mootorsõidukite grupierandi korra **üldeesmärk** on samuti[49] **suuresti saavutatud ja et see on endiselt asjakohane**.

B. Mootorsõidukite grupierandi korra tõhusus ja sidusus

Hindamine näitas, et mootorsõidukite grupierandi kord on olnud tõhus ja et mootorsõidukisektoris sõlmitud vertikaalsete kokkulepete aluslepingu artiklile 101 vastavuse hindamisega tekkivad kulud on proportsionaalsed sellest korrast saadava kasuga. Kõnealuse korra puudumisel oleksid kulud olnud suuremad. Peale selle näitas hindamine, et mootorsõidukite grupierandi määrus, vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrus, täiendavad suunised ja vertikaalseid piiranguid käsitlevad suunised on sidusad nii sisemiselt, omavahel kui ka muude ELi õigusaktidega. Mõni sidusrühm leidis siiski, et mõnes küsimuses – nagu kahepoolse ja ühepoolse käitumise eristamine juurdepääsu andmisel tehnilisele teabele, täiendavates suunistes esitatud teatavad viited turuosadele või asjaomase turu määratlemine mootorsõidukisektoris – ei ole kord järjepidev[50].

4. Üldhinnang

Kokkuvõttes ei ole konkurentsitingimused mootorsõidukite turgudel pärast 2010. aastat eriti muutunud. Samas on sektor praegu tugeva kohanemissurve all, eelkõige kolme teguri tõttu. Esiteks toimub tehnoloogia areng: eeskätt areneb kommunikatsioonitehnoloogia ja suureneb sõidukisiseste andmete tähtsus. Teiseks on pidev surve vähendada heitkoguseid, eriti ELi säästva ja aruka liikuvuse strateegia[51] ning rohelise kokkuleppe[52] taustal, ning minna üle keskkonnahoidlikumatele kütustele ja jõuallikatele. Kolmandaks peab sektor toime tulema COVID-19 järgse maailmaga ja võimalusega, et liikuvusmudelid on tõenäoliselt mingil määral püsivalt muutunud. Seepärast tundub tõenäoline, et mõni mootorsõidukisektori osa areneb lähiaastatel kiiresti ja et see avaldab konkurentsitingimustele mõju, mida praegu ei ole veel võimalik mõõta.

Mis puudutab mootorsõidukite turustamise turge, siis osutab olemasolev teave enamasti sellele, et konkurentsitingimused sõltuvad sõiduki liigist. Kui sõiduautode puhul on konkurents tugev, siis väikeste tarbesõidukite, veoautode ja busside puhul see nii intensiivne ei ole.

Praeguses etapis ei ole ühtki märki turutõrkest ega tarbijatele tekitatavast tegelikust või võimalikust kahjust, mis õigustaksid mootorsõidukite turustamise eristamist muude

---

49 Säilitada aluslepingu artikli 101 ennetav mõju, hõlbustades komisjoni ning liikmesriikide konkurentsiasutuste ja kohtute tööd õigusnormide täitmise tagamisel, ning aidata ettevõtjatel hinnata ise oma vertikaalseid kokkuleppeid.

50 Lisateavet leiab komisjoni talituste töödokumendi 6. lisa punktist 4.

51 Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“, COM(2020) 789 final.

52 Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

kestvuskaupade turustamisest. Seepärast tundub, et on asjakohane kohaldada mootorsõidukite turustamise suhtes vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrust.

Mootorsõidukite remonditurgude puhul näitas hindamine, et paljudel volitatud remonditöökodadel on märkimisväärne kohalik turuvõim (eriti arvestades nende suurt osatähtsust uuemate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite remontimisel) ning seetõttu oleks riskantne tõsta mootorsõidukite grupierandi määruses sätestatud turuosa künnist, et hõlmata selliste remonditöökodade ja nende tarnijate vahelised kokkulepped. Kuigi tootemargisisest konkurentsi volitatud remonditöökodade võrgustikes piiravad ranged ja üksikasjalikud kvaliteedikriteeriumid ning suured investeeringud, mida volitatud remonditöökojad peavad tegema, avaldavad sõltumatud remonditöökojad volitatud remonditöökodadele jätkuvalt olulist konkurentsisurvet ning tagavad, et tarbijatel on võimalik valida pakkumiste ja hindade vahel. Need ettevõtjad saavad jätkata sellise surve avaldamist vaid siis, kui neil on juurdepääs peamistele sisenditele, nagu varuosad, tööriistad, koolitus, tehniline teave ja sõidukite loodud andmed. Seepärast on kehtiv kord endiselt asjakohane, kuid võib vajada ajakohastamist, et võtta arvesse tehnoloogia arengut.

Mootorsõidukite varuosade turgudel paistab esinevat jäikust, mis vähendab (kaudselt) lõpptarbijate valikuvõimalusi. Seepärast tundub, et praeguses etapis on nende turgude erikohtlemine jätkuvalt õigustatud.

Kokkuvõttes on praegune mootorsõidukite grupierandi kord osutunud asjakohaseks ja kohandatavaks eri olukordades. Seepärast ei leia komisjon, et kehtivaid eeskirju oleks vaja praegu oluliselt muuta. Komisjon märgib siiski, et mõni säte võib vajada ajakohastamist, eelkõige selleks, et kajastada andmetele juurdepääsu tõenäolist tähtsust konkurentsitegurina. Samuti võib käesoleva hindamise kontekstis vajada läbivaatamist mõni kehtiva korra konkreetne poliitiline eesmärk.

5. Kokkuvõte

Käesolevas aruandes on tutvustatud mootorsõidukite grupierandi korra toimimise hindamise tulemusi. Aruanne ei piira mingil moel komisjoni otsust selle kohta, kas lasta mootorsõidukite grupierandi korra kehtivusajal 31. mail 2023 lõppeda,[53] seda kehtivusaega pikendada või see kord läbi vaadata. Selles kontekstis võetakse arvesse ka vertikaalsete kokkulepete grupierandi määruse läbivaatamise tulemusi.

[53] Kui mootorsõidukite grupierandi määruse kehtivusaeg lõpeb, kohaldatakse vaikimisi vertikaalsete kokkulepete grupierandi määrust.