EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 28.5.2021.
COM(2021) 264 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

Komisijas izvērtējuma ziņojums par Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regulas (ES) Nr. 461/2010 darbību

{SWD(2021) 112 final}

Saskaņā ar 7. pantu 2010. gada 27. maija Regulā (ES) Nr. 461/2010 par Līguma par Eiropas Savienības darbību ("Līgums") 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē[1] (Mehānisko transportlīdzekļu grupu atbrīvojuma regula, "MTGAR") Komisijai ir jāuzrauga minētās regulas darbība un līdz 2021. gada 31. maijam jāsagatavo ziņojums.

Līguma 101. panta 1. punkts aizliedz nolīgumus uzņēmumu starpā un saskaņotas darbības, kas ierobežo konkurenci. Izņēmums saskaņā ar Līguma 101. panta 3. punktu ir nolīgumi un darbības, kas palīdz uzlabot preču ražošanu vai izplatīšanu vai veicina tehnisko vai saimniecisko attīstību, reizē ļaujot patērētājiem baudīt pienācīgu daļu no gūtajiem labumiem. MTGAR ir noteikts, ka Komisijas 2010. gada 20. aprīļa Regulu (ES) Nr. 330/2010 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām (Vertikālo nolīgumu grupu atbrīvojuma regula, "VNGAR") no 2013. gada 1. jūnija piemēro jaunu transportlīdzekļu izplatīšanas nolīgumiem. Attiecībā uz nolīgumiem, kas saistīti ar mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu pārdošanu un tālākpārdošanu vai mehānisko transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu sniegšanu, MTGAR 4. pantā ir noteikts, ka Līguma 101. panta 1. punkts nav piemērojams nolīgumiem, kas atbilst VNGAR prasībām par atbrīvojumu un neietver nevienu MTGAR 5. pantā uzskaitīto stingro ierobežojumu klauzulu[2].

Šī izrietošā konfigurācija nozīmē, ka šajā ziņojumā būtu jāizvērtē, kā darbojas MTGAR un Papildu pamatnostādnes[3], kā arī VNGAR un Pamatnostādnes vertikālo ierobežojumu jomā[4], ciktāl tās attiecas uz jaunu mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanu, remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu sniegšanu un rezerves daļu izplatīšanu Eiropas Savienībā ("ES"). Šajā ziņojumā šie četri noteikumu kopumi kopā tiek saukti par "MTGAR režīmu"[5].

Šim ziņojumam ir pievienots Komisijas dienestu darba dokuments ("DDD"), un tam ir seši tehniski pielikumi. Ziņojums neietekmē neviena tāda akta galīgo raksturu vai saturu, ko Komisija varētu sagatavot pēc šā ziņojuma publicēšanas.

1. Intervences pamatojums un avoti

Komisijas lēmumam par grupu atbrīvojuma piešķiršanu mehānisko transportlīdzekļu nozarei un šāda iespējama atbrīvojuma piešķiršanas veidu jābalstās uz Līguma 101. panta

---

1 OV L 129, 28.5.2010.

2 Stingro ierobežojumu klauzulas ir klauzulas, kuras, ja tās ir iekļautas vertikālā nolīgumā, liedz piemērot atbrīvojumu visam nolīgumam, kā rezultātā būtu jāveic individuāls novērtējums saskaņā ar Līguma 101. panta 3. punktu.

3 Papildu pamatnostādnes par vertikālajiem ierobežojumiem nolīgumos par mehānisko transportlīdzekļu pārdošanu un remontu un par mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatīšanu (OV C 138, 28.5.2010.).

4 Pamatnostādnes vertikālo ierobežojumu jomā (OV C 130, 19.5.2010.).

5 Arī VNGAR tika izvērtēta (sk. Komisijas dienestu darba dokumentu, kas pieejams šeit) un pašlaik tiek pārskatīta. VNGAR darbības termiņš beidzas 2022. gada 31. maijā, proti, gadu pirms MTGAR darbības termiņa beigām.

3. punktā noteiktajām prasībām[6]. MTGAR režīmam ir vispārīgi un konkrēti mērķi, kas paredzēti Līguma 101. panta 3. punkta prasību izpildes nodrošināšanai. MTGAR režīma **konkrētie mērķi** ir šādi: i) mehānisko transportlīdzekļu nozares ieinteresētajām personām nodrošināt juridisko noteiktību par to, kuri vertikālie nolīgumi ir uzskatāmi par atbilstīgiem Līguma 101. pantam; ii) samazināt pseidopozitīva rezultāta risku (t. i., atbrīvojuma nepamatotu piešķiršanu) un pseidonegatīva rezultāta risku (t. i., atbrīvojuma nepamatotu nepiešķiršanu); iii) sniegt valstu konkurences iestādēm (VKI) un valstu tiesām vienotu novērtēšanas sistēmu konsekvences Līguma 101. panta piemērošanā nodrošināšanai un iv) aizsargāt noteiktu veidu konkurenci mehānisko transportlīdzekļu nozarē. Šie četri konkrētie mērķi atbalsta **vispārīgo mērķi**, proti, saglabāt Līguma 101. panta preventīvo ietekmi, atvieglojot Komisijas, VKI un valstu tiesu izpildes darbu, un palīdzēt uzņēmumiem pašiem novērtēt savus vertikālos nolīgumus mehānisko transportlīdzekļu nozarē. Tā kā konkurences noteikumu juridiskie un faktiskie apstākļi ir mainīgi, Komisijai, balstoties uz Labāka regulējuma pamatnostādnēs[7] noteiktajiem pieciem kritērijiem (t. i., efektivitāte, lietderīgums, piemērotība, saskaņotība un ES pievienotā vērtība), ir jāanalizē, vai MTGAR režīms un mērķi joprojām ir atbilstoši.

Komisija 2018. gada 3. decembrī ar mērķi sagatavot šo ziņojumu oficiāli sāka MTGAR režīma izvērtēšanas procesu[8]. Izvērtējums balstās uz informāciju, kas iegūta no dažādiem avotiem: Komisijas uzraudzības un izpildes darbības minētajā nozarē, sabiedriskā apspriešana[9] ar ieinteresētajām personām, faktu vākšanas pētījums par mehānisko transportlīdzekļu nozares attīstību laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam, kā arī divas mērķorientētas apspriešanas[10] ar VKI nolūkā i) apkopot datus par to, kā VKI īsteno MTGAR režīmu un līdzvērtīgus valsts noteikumus, un ii) apkopot VKI viedokli par MTGAR režīma sniegumu.

2. Nozarei raksturīgās iezīmes

2.1. Izvērtētie tirgi

Mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības nozarei ir sarežģīta piegādes ķēde, kurā līdzās pastāv heterogēni subjekti, kas mijiedarbojas dažādos līmeņos. Attiecībā uz **transportlīdzekļu izplatīšanu** piegādātāji ir gan transportlīdzekļu ražotāji, gan to importētāji. Pieprasījuma pusē galvenie dalībnieki ir privātpersonas un uzņēmumi. Daži no šiem uzņēmumiem ir profesionāli pārvadātāji / mobilitātes operatori, savukārt citi ir citu nozaru uzņēmumi, kas mehāniskos transportlīdzekļus izmanto preču un darbinieku pārvadāšanai. Attiecībā uz **remontu un tehnisko apkopi** pakalpojumu sniedzēji ir pilnvarotie remontētāji (uzņēmumi, kam ir oficiālas līgumattiecības ar mehānisko

6 Padomes Regula Nr. 19/65/EEK ļauj Komisijai Līguma 101. panta 3. punktu ar regulu piemērot noteiktu kategoriju vertikāliem nolīgumiem un attiecīgām saskaņotām darbībām, uz ko attiecas Līguma 101. panta 1. punkts un par ko pietiekami droši var pieņemt, ka tie atbilst Līguma 101. panta 3. punkta nosacījumiem.

7 Komisijas dienestu darba dokuments "Labāka regulējuma pamatnostādnes", Brisele, 2017. gada 7. jūlijs, SWD (2017) 350.

8 Sk. DDD 4.1. iedaļu.

9 Apspriešana norisinājās no 2020. gada 12. oktobra līdz 2021. gada 25. janvārim. Sīkāku informāciju sk. DDD 3. pielikumā.

10 Apspriešanas norisinājās no 2020. gada 8. jūnija līdz 2021. gada 16. janvārim. Sīkāku informāciju sk. DDD 3. pielikumā.

transportlīdzekļu piegādātājiem) un neatkarīgie remontētāji. Arī pieprasījuma pusē galvenie dalībnieki ir privātpersonas un uzņēmumi. **Rezerves daļas** nodrošina oriģinālā aprīkojuma piegādātāji[11] (vai nu tieši, vai ar transportlīdzekļu ražotāju starpniecību) un neatkarīgie piegādātāji, kuri – atšķirībā no oriģinālā aprīkojuma piegādātājiem – nepiegādā daļas transportlīdzekļu montāžai. Pieprasījuma pusē galvenie dalībnieki ir remontētāji un – mazākā mērā – autoparku operatori un privātpersonas.

Tas, vai konkrētam nolīgumam var piemērot atbrīvojumu saskaņā ar MTGAR režīmu, cita starpā ir atkarīgs no tirgus daļas. Tāpēc jebkurā novērtējumā ir svarīgi pareizi definēt tirgu. Noteiktos apstākļos, cita starpā ņemot vērā mehāniskā transportlīdzekļa kalpošanas laiku, kā arī lietotāju vēlmes un pirkšanas paradumus[12], var definēt sistēmas tirgu, kurā ietilpst gan mehāniskie transportlīdzekļi, gan rezerves daļas. Šādos gadījumos konkrētā tirgus daļas būtu visas (vairāku zīmolu) sistēmas tirgus daļas, nevis remonta un tehniskās apkopes un rezerves daļu piegādes tirgus daļas.

Apspriešanās, kuru rezultātā tika sagatavots šis ziņojums, dažas VKI ierosināja, ka mehānisko transportlīdzekļu tirgus varētu uzskatīt par šādu sistēmu.

Svarīgs faktors tirgus saišu stipruma analīzē ir tas, vai ievērojama daļa pircēju, izdarot izvēli, ņem vērā aprites cikla izmaksas. Vēl viens būtisks faktors ir tādu subjektu pastāvēšana pēcpārdošanas tirgū, kas ir neatkarīgi no primāro preču piegādātājiem, un to relatīvā pozīcija. Balstoties uz izvērtējuma ietvaros apkopoto informāciju, vismaz attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem šķiet, ka katram zīmolam varētu būt savs pēcpārdošanas tirgus, jo īpaši tāpēc, ka: i) lielākā daļa pircēju ir privātpersonas vai mazie un vidējie uzņēmumi, kas mehāniskos transportlīdzekļus un pēcpārdošanas pakalpojumus iegādājas atsevišķi, ii) lai gan faktu izpētē atklātie elementi liecina, ka patērētāji pirms vieglā pasažieru automobiļa iegādes arvien biežāk veic izpēti internetā, nav pierādījumu, ka šādi pircēji savus pirkšanas paradumus ātri un konsekventi pielāgotu izmaiņām pēcpārdošanas apstākļos, un iii) pastāv labi attīstīta tādu subjektu sistēma, kas piedāvā tikai pēcpārdošanas produktus un pakalpojumus. Tas varētu neattiekties uz citu kategoriju transportlīdzekļiem, kurus biežāk iegādājas profesionāli patērētāji, kā rezultātā to iegādes modeļi var būt sarežģītāki

2.2. Norises tirgū

MTGAR tika pieņemta 2010. gadā, un kopš tā laika šajā nozarē ir notikušas vairākas izmaiņas.

Attiecībā uz koncentrāciju šajā nozarē – tirgus daļas laika gaitā ir svārstījušās; tas liecina par to, ka **zīmolu savstarpējā konkurence**, ir spēcīga. Turklāt, lai gan kopš 2008. gada

[11] Tie ir transportlīdzekļa sākotnējai montāžai izmantoto daļu ražotāji.

[12] Sk. Papildu pamatnostādņu 26. zemsvītras piezīmi un 56. punktu Komisijas Paziņojumā par jēdziena "konkrētais tirgus" definīciju Kopienas konkurences tiesībās (OV C 372, 9.12.1997.).

visa nozare ir izjutusi finanšu krīzes sekas, vieglo pasažieru automobiļu ražotāju pētniecības un izstrādes izdevumi bija diezgan stabili[13].

Attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam neviens ražotājs nav turējis īpaši lielu tirgus daļu, tomēr nesen situācija varētu būt mainījusies, jo divi lielākie ražotāji – *FCA* un *PSA* – apvienojās un izveidoja jaunu uzņēmumu ar nosaukumu *Stellantis*[14]. Tāpat kā vieglo pasažieru automobiļu ražotāju tirgus daļas, arī vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāju tirgus daļas ir svārstījušās. Tomēr kopš brīža, kad MTGAR režīms stājās spēkā, vieglo komerciālo transportlīdzekļu nozare atšķirībā no vieglo pasažieru automobiļu nozares ir kļuvusi koncentrētāka, it īpaši pēc *FCA*/*PSA* apvienošanās. Autobusu un kravas automobiļu nozares arī tradicionāli ir koncentrētākas[15]. Abās nozarēs ir notikušas dažas izmaiņas tirgus pozīcijās. Faktu vākšanas pētījuma rezultāti liecina, ka novērošanas laikposmā (2007.–2017. gadā) autobusu un kravas automobiļu ražotāju pētniecības un izstrādes izdevumi pieauga, kas varētu norādīt uz zināmu konkurences līmeni.

Laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam **zīmola iekšējā konkurence**, – vismaz attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem – šķiet, nav būtiski samazinājusies. Novērotais kopējā tīkla blīvuma samazinājums attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem un tirgus koncentrācijas pieaugums kopumā, šķiet, ir bijis mērens. Turklāt izplatīšanas sistēmās ir notikusi diversifikācija, kura gan ir bijusi ierobežota un kuras rezultātā nav būtiski mainījies tas, kā dažādas sistēmas tiek izmantotas valsts līmenī.

Saskaņā ar statistiku remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu tirgus apjoms laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam ir pieaudzis. Turklāt statistika liecina par pilnvaroto tīklu blīvuma samazināšanās tendenci, kam par iemeslu varētu būt vairāki faktori, tai skaitā novērotā nepārtrauktā virzība uz pilnvaroto tirgotāju tīklu konsolidāciju, vai tas, ka ar digitālajām tehnoloģijām un (hibrīd)elektriskajiem spēka pārvadiem saistīto prasību izpildei nepieciešamas lielākas investīcijas.

Faktu vākšanas pētījuma rezultāti liecina, ka neatkarīgajiem tirgus dalībniekiem, kas konkurē ar pilnvarotajiem remontētājiem remonta un tehniskās apkopes tirgos, aizvien var būt grūti piekļūt resursiem, kas tiem ir nepieciešami, lai varētu veikt transportlīdzekļu remontu. Šis aspekts var kļūt svarīgāks, pieaugot tādu iebūvēto digitālo tehnoloģiju izmantošanai un alternatīvas degvielas transportlīdzekļu izstrādei, kas prasa īpašas zināšanas, instrumentus un rezerves daļas.

Rezerves daļu piegādes tirgus pārdošanas vērtība izraudzītajās dalībvalstīs laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam pieauga par gandrīz 30 %. Daļu ražotāju pamatdarbības peļņa tajā pašā laikposmā saglabājās stabila – vidēji aptuveni 6–7 %.

---

13 Sīkāku informāciju un skaitļus skatīt DDD 5. iedaļā un 2. pielikumā.

14 Lieta M.9730 *FCA*/*PSA*.

15 DDD 5. iedaļā un 2. pielikumā ir sniegts pārskats par tirgus daļām un koncentrācijas indeksiem attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, kravas automobiļiem un autobusiem.

3. Mērķu sasniegšana[16]

Šajā iedaļā ir izvērtēts, vai MTGAR režīma mērķi praksē ir sasniegti un cik lielā mērā MTGAR režīms ir izrādījies efektīvs un/vai piemērots.

A. Vispārīgie un konkrētie mērķi

MTGAR režīma **pirmais konkrētais mērķis** ir palielināt juridisko noteiktību ieinteresētajām personām un atvieglot tām pašnovērtējuma veikšanu, kas prasīta plašākā konkurences tiesību satvarā[17].

Valstu konkurences iestāžu un sabiedriskās apspriešanas respondentu sniegtā informācija liecina, ka režīms ir nodrošinājis lielu juridisko noteiktību. Konkrētāk, Komisija ir saņēmusi salīdzinoši maz neoficiālu jautājumu[18] par noteikumu interpretāciju, turklāt neviena Komisijai iesniegtā oficiālā sūdzība par vertikālajiem nolīgumiem šajā mehānisko transportlīdzekļu nozarē nebija saistīta ar pamatnoteikumu nepareizu izpratni. Tomēr izvērtējumā tika konstatēts, ka dažus noteikumus i) būtu lietderīgi izskaidrot sīkāk, ii) var būt grūti piemērot vai iii) varētu būt nepieciešams pielāgot, ņemot vērā nesenās norises tirgū, jaunus darījumdarbības modeļus un/vai jaunas tehnoloģijas.

MTGAR režīma **otrais konkrētais mērķis** ir samazināt i) pseidopozitīva rezultāta risku, t. i., atbrīvojuma piemērošanu nolīgumiem, par kuriem nevar pietiekami droši pieņemt, ka tie atbilst Līguma 101. panta 3. punkta nosacījumiem (atbrīvojuma nepamatota piešķiršana), ii) pseidonegatīva rezultāta risku, t. i., grupu atbrīvojuma nepiemērošanu attiecīgajam vertikālajam nolīgumam vai praksei, kaut arī tie atbilst Līguma 101. panta 3. punkta nosacījumiem (atbrīvojuma nepamatota nepiešķiršana)[19].

Nosacījumi, kas jāizpilda visiem nolīgumiem, ir šādi: i) tirgus daļas slieksnis[20], zem kura piešķir atbrīvojumu, un ii) tādu stingru ierobežojumu neesība[21], kas liedz piemērot grupu atbrīvojumu visam nolīgumam. Nosacījumi ietver arī izslēgtos ierobežojumus[22], uz kuriem grupu atbrīvojums neattiecas, lai gan pārējam nolīgumam, kurā tie ir iekļauti, joprojām var piemērot atbrīvojumu.

Ņemot vērā lielākās daļas sabiedriskās apspriešanas respondentu viedokli un VKI viedokli, šķiet, ka pašreizējais tirgus daļas slieksnis 30 % apmērā ir bijis atbilstošs un joprojām ir piemērots. Komisijas izpildes prakse atbalsta šo viedokli. Līdz šim Komisija nav konstatējusi nevienu tādu nolīgumu kategoriju, kuriem pušu tirgus daļas dēļ nevar

---

16 Sīkāku informāciju par sabiedriskās apspriešanas respondentu un VKI konkrētajiem viedokļiem par MTGAR režīma mērķu sasniegšanu skatīt DDD 3. un 6. pielikumā.

17 Sk. DDD 6.1. iedaļu.

18 Aptuveni 14 % neoficiālo iesniegumu, ko Komisija saņēma laikposmā no 2010. līdz 2020. gadam, attiecās uz vispārīgiem jautājumiem par MTGAR režīma piemērojamību.

19 Sk. DDD 6.1. iedaļu.

20 VNGAR 3. pants.

21 VNGAR 4. pants un MTGAR 5. pants.

22 VNGAR 5. pants.

piemērot atbrīvojumu, bet kuri attiecībā uz konkurenci rada samērā maz problēmu. Šādas kategorijas konstatēšana liecinātu par to, ka noteiktais slieksnis ir pārāk zems. Komisija nav konstatējusi arī nevienu elementu, pamatojoties uz ko tā būtu apsvērusi atbrīvojuma atcelšanu nolīgumam vai nolīgumu kategorijai mehānisko transportlīdzekļu nozarē; tas liecina, ka noteiktais atbrīvojuma slieksnis nav pārāk augsts[23].

Ņemot vērā sabiedriskās apspriešanas respondentu un VKI viedokli, stingro un izslēgto ierobežojumu saraksti joprojām ir atbilstoši. Izvērtējumā netika konstatēta neviena papildu klauzula, kuru būtu bijis jāuzskata vai nu par vispārīgiem regulas piemērošanas nosacījumiem, vai stingriem vai izslēgtiem ierobežojumiem.

Ņemot vērā Līguma 101. panta 3. punkta decentralizēto piemērošanu, MTGAR režīma **trešais konkrētais mērķis**[24] ir sniegt vienotu sistēmu ar mērķi nodrošināt, ka VKI un valstu tiesas Līguma 101. pantu piemēro konsekventi.

Izvērtējums liecina, ka MTGAR režīms šajā ziņā nodrošina pievienoto vērtību, jo tas, šķiet, ir palielinājis juridisko noteiktību un bijis efektīvāks salīdzinājumā ar vispārīgākām, valstiski nodalītām pamatnostādnēm, izpildes praksi un valstu judikatūru, kas attiecas uz Līguma 101. panta piemērošanu mehānisko transportlīdzekļu nozarei. Šo nostāju lielā mērā atbalsta sabiedriskās apspriešanas respondenti un VKI, lai gan dažas VKI norāda, ka šo noteikumu tehniskā rakstura dēļ tie var būt grūti saprotami tiem, kas nav juristi.

MTGAR režīma **ceturtais konkrētais mērķis** ir aizsargāt noteiktus konkurences aspektus mehānisko transportlīdzekļu nozarē. Komisija savā 2009. gada 22. jūlija paziņojumā[25] ("2009. gada paziņojums") konstatēja, ka konkrēti Regulas (EK) Nr. 1400/2002[26] pamatā esošie politikas mērķi joprojām ir spēkā. Šie mērķi tika noteikti, ņemot vērā vairākus jautājumus, kas tajā laikā tika uzskatīti par sevišķi nozīmīgiem attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu nozari. Tāpēc izvērtējumā tika analizēts arī, vai šie mērķi ir sasniegti un cik lielā mērā tie ir izrādījušies efektīvi un/vai nepieciešami. Šis izvērtējums ir izklāstīts turpmāk.

1. *Novērst konkurējošo transportlīdzekļu ražotāju izslēgšanu no tirgus un nodrošināt to piekļuvi tirgum*

Kā paskaidrots 2009. gada paziņojumā, Komisija uzskatīja, ka noteiktos apstākļos ierobežojumi izplatīšanas nolīgumos – jo īpaši viena zīmola preču veicināšanas klauzulu plaša izmantošana – varētu pārmērīgi apgrūtināt konkurējošu mehānisko

23 Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82. pantā, (OV L 1, 4.1.2003.) 29. panta 1. punkts pilnvaro Komisiju atcelt atbrīvojuma piemērošanu noteiktām nolīgumu kategorijām, ja tā konstatē ietekmi, kas nav saderīga ar Līguma 101. panta 3. punktu.

24 Vērtējot šā mērķa efektivitāti un piemērotību, izvērtējumā tika pārbaudīta arī MTGAR režīma ES pievienotā vērtība. Sīkāku informāciju skatīt DDD 6.5. iedaļā.

25 Komisijas 2009. gada 22. jūlija paziņojums "Nākamie reglamentējošie noteikumi konkurences tiesību jomā, kas piemērojami mehānisko transportlīdzekļu nozarē".

26 Komisijas Regula (EK) Nr. 1400/2002 (2002. gada 31. jūlijs) par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu vienošanos un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē (OV L 203, 1.8.2002.).

transportlīdzekļu ražotāju piekļuvi tirgiem. Tāpēc tā centās saglabāt iespēju konkurējošiem mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem ieiet tirgū un/vai izvērst savu klātbūtni tajā.

Jo īpaši pamatojoties uz valstu konkurences iestāžu un sabiedriskās apspriešanas respondentu iesniegto informāciju, izvērtējums liecina, ka **šis mērķis, šķiet, lielā mērā ir sasniegts**. Attiecībā uz jauniem vieglo pasažieru automobiļiem zīmolu savstarpējā konkurence ES ir spēcīga un stabila[27]. Turklāt šī izvērtējuma kontekstā apkopotā informācija neietvēra norādes par to, ka vieglo pasažieru automobiļu ražotāji uzskatītu, ka tiem būtu bijis sevišķi grūti piekļūt ES mehānisko transportlīdzekļu tirgiem, proti, iekļūt vai izvērst savu klātbūtni tajos. Tāpēc, lai gan zīmolu savstarpējā konkurence arī turpmāk attiecībā uz šiem tirgiem būs svarīgs mērķis, šķiet, ka vairs varētu nebūt piemēroti īpaši aizsargāt konkurējošo automobiļu ražotāju piekļuvi tirgum. Turpretī vieglo komerciālo transportlīdzekļu[28], kravas automobiļu un autobusu nozares tradicionāli ir bijušas koncentrētākas, un zīmolu savstarpējā konkurence šajos tirgos, šķiet, ir vājāka[29]. Ņemot vērā iepriekš minēto, šķiet, ka **šis mērķis joprojām var būt piemērots attiecībā uz šiem tirgus segmentiem, bet tas var būt mazāk piemērots attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem.**

2. Aizsargāt konkurenci starp viena zīmola preču tirgotājiem

Zīmola iekšējās konkurences aizsardzība ir īpaši svarīga tad, ja zīmolu savstarpējā konkurence ir salīdzinoši maza. Savā 2009. gada paziņojumā Komisija secināja, ka pastāv risks, ka zīmola iekšējā konkurence varētu tikt apdraudēta, it īpaši, ja jaunus transportlīdzekļus izplata tirgotāji, kuru darījumdarbības modeļi ir gandrīz identiski. Tādēļ tā uzskatīja, ka ir lietderīgi aizsargāt cenu konkurenci starp viena zīmola preču tirgotājiem un veicināt izplatīšanas formātu dažādību.

Izvērtējums, kurā ņemti vērā VKI un sabiedriskās apspriešanas respondentu viedokļi, liecina, ka **šis mērķis, visticamāk, lielā mērā ir sasniegts**. Saskaņā ar faktu vākšanas pētījuma konstatējumiem konkurence – vismaz attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem – laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam nav būtiski samazinājusies[30]. Turklāt, lai gan laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam pilnvaroto tīklu blīvums turpināja samazināties[31], šķiet, ka patērētāji vieglo pasažieru automobiļu iegādes nolūkā arvien biežāk internetu[32], kā rezultātā palielinās atlikušo pilnvaroto tirgotāju ģeogrāfiskā sasniedzamība. Visbeidzot, kopš 2010. gada Komisija nav izskatījusi nevienu lietu, kura pamatotos uz apgalvojumiem, ka piegādātāji liek šķēršļus zīmola iekšējai konkurencei[33].

---

27 Sk. DDD 6.3. iedaļu un 2. pielikuma 2. iedaļu.

28 Vieglo komerciālo transportlīdzekļu nozare *FCA* un *PSA* apvienošanās rezultātā nesen ir kļuvusi koncentrētāka (lieta M.9730 *FCA*/*PSA*).

29 Nākamajos mēnešos un gados Komisija šos tirgus uzraudzīs sevišķi rūpīgi.

30 Sk. faktu vākšanas pētījuma konstatējumus DDD 5. iedaļā un 2. pielikumā.

31 Šāda tendence ir vērojama jau ilgu laiku; sk. III. iedaļu Komisijas 2008. gada maija Izvērtēšanas ziņojumā par to, kā darbojas Komisijas Regula (EK) Nr. 1400/2002 par mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanu un apkalpošanu.

32 Sk. DDD 2. pielikumu.

33 Sk. DDD 4. pielikumu.

Tomēr izvērtējums liecina, ka 2021. gadā tirgos joprojām pastāv tāds izplatīšanas formātu viendabīgums, kāds tika novērots līdz 2010. gadam, un ka jo īpaši lielākā daļa vieglo pasažieru automobiļu joprojām tiek izplatīti, izmantojot kvantitatīvus selektīvos izplatīšanas tīklus[34].

Pamatojoties uz iepriekš minēto, šķiet, ka **šis mērķis joprojām ir piemērots attiecībā uz vieglo komerciālo transportlīdzekļu, kravas automobiļu un autobusu nozarēm**, kurās koncentrācijas līmenis ir augstāks un zīmolu savstarpējā konkurence ir vājāka. Tādu tirgotāju grupu pastāvēšana vieglo pasažieru automobiļu nozarē, kuras var būt zīmolu portfeļa turētājas konkrētā vietējā teritorijā, kā rezultātā potenciāli samazinās zīmolu savstarpējā konkurence šajā teritorijā, var liecināt par to, ka attiecībā uz **vieglo pasažieru automobiļu izplatīšanu piemērots mērķis joprojām ir arī zīmola iekšējās konkurences aizsardzība**.

3. *Novērst paralēlās tirdzniecības ierobežojumus attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem*

Komisija savā 2009. gada paziņojumā norādīja, ka pārrobežu tirdzniecības aizsardzība ir ļāvusi patērētājiem iepirkties vienotajā tirgū un savā labā izmantot cenu atšķirības dalībvalstīs. Tādēļ tā uzskatīja, ka ir nepieciešams nodrošināt, ka patērētājiem arī turpmāk ir šāda iespēja un ka izplatīšanas nolīgumi neierobežo paralēlo tirdzniecību.

Ņemot vērā VKI un sabiedriskās apspriešanas respondentu viedokļus, izvērtējums liecina, ka **šis mērķis vismaz daļēji ir sasniegts**, jo kopumā patērētāji mehāniskos transportlīdzekļus var iegādāties citās dalībvalstīs bez būtiskiem šķēršļiem. Lai gan Komisija ir saņēmusi neoficiālus iesniegumus[35] un oficiālas sūdzības par pārrobežu tirdzniecības ierobežojumiem, tā nav atklājusi piegādātāju radītus būtiskus šķēršļus, kas varētu pamatot padziļinātu izmeklēšanu.

Turklāt saskaņā ar Komisijas novērtējumu **šis mērķis joprojām ir piemērots**; šādu konstatējumu lielā mērā atbalstīja arī VKI un sabiedriskās apspriešanas respondentu. Vienotā tirgus aizsardzība un veicināšana joprojām ir viens no Komisijas pamatmērķiem[36]. Lai individuālie patērētāji varētu gūt labumu no vienotā tirgus, viņiem ir jāvar produktus un pakalpojumus iegādāties pāri robežām, nesaskaroties ar mākslīgi radītiem šķēršļiem. Mājoklis un mehāniskais transportlīdzeklis ir dārgākā investīcija, ko veic vidusmēra patērētājs, un tādēļ pārrobežu pirkumu traucējumu gadījumā kaitējuma risks patērētājiem ir augsts.

4. *Dot iespēju neatkarīgajiem remontētājiem konkurēt ar ražotāju pilnvaroto remontētāju tīkliem*

---

34 Sk. DDD 5. iedaļu un 2. pielikumu.

35 Aptuveni 25 % neoficiālo iesniegumu, ko Komisija ir saņēmusi kopš 2010. gada, attiecās uz paralēlās tirdzniecības ierobežojumiem.

36 Jaunajā Eiropas industriālajā stratēģijā (COM(2020) 102, 10.3.2020.) galvenā uzmanība ir vērsta uz vienoto tirgu, kas ir viens no Eiropas industriālās pārveides pamatelementiem.

Komisija savā 2009. gada paziņojumā norādīja, ka neatkarīgie remontētāji patērētājiem nodrošina alternatīvu kanālu mehānisko transportlīdzekļu uzturēšanai un veido būtisku konkurences spiedienu, jo to darījumdarbības modeļi un darbības izmaksas atšķiras no pilnvaroto tīklu darījumdarbības modeļiem un darbības izmaksām. Neatkarīgo remontētāju konkurētspēja bija atkarīga no neierobežotas piekļuves būtiskākajiem resursiem, piemēram, rezerves daļām, instrumentiem, apmācībai un tehniskajai informācijai. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka ir nepieciešams aizsargāt šo piekļuvi, kā arī atturēt piegādātājus un/vai to pilnvarotos remontētājus neatkarīgo remontētāju izslēgšanai no tirgus izmantot citus netiešus līdzekļus, piemēram, garantiju ļaunprātīgu izmantošanu.

VKI un sabiedriskās apspriešanas respondenti lielā mērā apstiprināja, ka **šis mērķis vismaz daļēji ir sasniegts**. Kopš Komisija 2007. gadā pieņēma četrus lēmumus par *tehnisko informāciju*[37] un gūtās atziņas iekļāva Papildu pamatnostādnēs, tās uzmanības lokā nav nonākušas pārliecinošas sūdzības par šo konkrēto punktu. Tomēr neatkarīgie tirgus dalībnieki, kas konkurē ar pilnvarotajiem remontētājiem, joprojām ziņo par grūtībām piekļūt resursiem, kas tiem ir nepieciešami transportlīdzekļu remonta veikšanai (piemēram, problēmas iegūt pilnīgu vai aktuālāko informāciju un ierobežojumi attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa ģenerētajiem datiem)[38]. Šo viedokli atbalsta dažas VKI, kas arī norāda, ka neatkarīgajiem remontētājiem ir grūtības iegūt savlaicīgu piekļuvi remonta un tehniskās apkopes veikšanai vajadzīgajiem resursiem. Lai gan dažas no šīm problēmām var būt saistītas ar šo tirgus dalībnieku darījumdarbības modeļiem (kas bieži vien aptver vairākus zīmolus) un lielajām investīcijām, kuras nepieciešamas, lai varētu remontēt tehnoloģiski progresīvus mehāniskos transportlīdzekļus, nevar izslēgt, ka dažas no šīm grūtībām varētu būt saistītas ar ierobežojumiem tirgos.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, izvērtējumā konstatēts, ka **šis mērķis joprojām ir piemērots**, jo neatkarīgie remontētāji turpina sniegt svarīgu vērtības piedāvājumu patērētājiem, tomēr atsevišķu tirgus dalībnieku rīcību var būt nepieciešams pārbaudīt rūpīgāk, jo īpaši ņemot vērā nesenās tirgus norises, kas saistītas ar piekļuves datiem pieaugošo nozīmi.

5. Aizsargāt konkurenci starp pilnvarotajiem viena zīmola preču remontētājiem

Komisija savā 2009. gada paziņojumā apgalvoja, ka efektīva konkurence remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu tirgū ir atkarīga ne tikai no konkurences mijiedarbības starp neatkarīgajiem un pilnvarotajiem remontētājiem, bet arī no šādas mijiedarbības līmeņa pilnvaroto remontētāju tīklā. Tas jo īpaši attiecās uz jaunāku mehānisko transportlīdzekļu īpašniekiem, kuri parasti izmanto pilnvaroto remontdarbnīcu pakalpojumus. Tādēļ Komisija secināja, ka tad, ja pieteikumu iesniegušie remontētāji tiktu izraudzīti, pamatojoties uz kvantitatīviem atlases kritērijiem (kas ietvertu pienākumu tirgot arī jaunus mehāniskos transportlīdzekļus), nolīgumi, visticamāk,

[37] Sk. lietas AT. 39140 – *Daimler Chrysler*, AT. 39141 – *Fiat*, AT. 39142 – *Toyota Motor Europe* un AT. 39143 – *Opel*.

[38] Aptuveni 10 % neoficiālo iesniegumu, ko Komisija ir saņēmusi kopš 2010. gada, attiecās uz ierobežojumiem, kuri skar piekļuvi ar remontu un tehnisko apkopi saistītai informācijai / transportlīdzekļa datiem.

ietilptu Līguma 101. panta 1. punkta piemērošanas jomā[39]. Lielākajai daļai nolīgumu ar pilnvarotajiem remontētājiem grupu atbrīvojumu nevarēja piemērot pušu tirgus daļas dēļ, kas norāda uz to, ka attiecībā uz remontētāju skaita ierobežojumiem būtu jāveic individuāls pašnovērtējums.

Ņemot vērā izvērtējumā apkopoto informāciju, jo īpaši VKI viedokli, taču arī ieinteresēto personu viedokļus, šķiet, ka **šis mērķis vismaz daļēji ir sasniegts**. Lai gan faktu vākšanas pētījuma rezultāti liecina, ka pilnvaroto remontētāju skaits laikposmā no 2007. līdz 2017. gadam kopumā ir samazinājies un arī mehānisko transportlīdzekļu ražotāju un pilnvaroto remontētāju parakstīto līgumu kopējais skaits ir samazinājies, Komisija, pamatojoties uz savu pieredzi, secina, ka nav norāžu par piegādātāju vispārēju praksi neļaut tīklā ieiet remontētājiem, kuri to vēlas un atbilst piemērojamajiem kvalitātes kritērijiem.

Pamatojoties uz VKI un sabiedriskās apspriešanas respondentu sniegto informāciju, izvērtējums liecina, ka **šis mērķis joprojām ir piemērots**, jo īpaši tāpēc, ka pilnvarotajiem tīkliem vēl aizvien ir būtiska ietekme tirgū.

6. Novērst rezerves daļu piegādātāju izslēgšanu no tirgus

Komisija savā 2009. gada paziņojumā konstatēja, ka mehānisko transportlīdzekļu ražotāju pārdoto vai tālākpārdoto daļu cenas ievērojami atšķiras no alternatīvu zīmolu daļu cenām. Alternatīvu preču pieejamība patērētājiem sniedz ievērojamu labumu gan izvēles, gan cenas ziņā. Tādēļ Komisija uzskatīja, ka ir nepieciešams aizsargāt rezerves daļu ražotāju piekļuvi mehānisko transportlīdzekļu pēcpārdošanas tirgiem, jo īpaši nosakot trīs stingro ierobežojumu klauzulas MTGAR, tādējādi nodrošinot, ka ir pieejamas konkurējošu zīmolu rezerves daļas.

Ņemot vērā VKI un sabiedriskās apspriešanas respondentu viedokļus, izvērtējums liecina, ka **šis mērķis daļēji ir sasniegts**. Pirmkārt Komisijas uzraudzības un izpildes pieredze[40] liecina, ka daļām kuras mehānisko transportlīdzekļu tehniskajā apkopē izmanto visbiežāk, parasti ir pieejamas alternatīvas, un ka neatkarīgie remontētāji klientu transportlīdzekļu remontam un tehniskajai apkopei bieži izmanto šādas daļas. Otrkārt, lai arī dažas ieinteresētās personas norādīja, ka neatkarīgie remontētāji aizvien saskaras ar grūtībām, Komisija nav saņēmusi sūdzības par konkurences pārkāpumiem šajā jomā, kas liecinātu par lielāku iespējamību konstatēt Līguma 101. panta pārkāpumu.

Attiecībā uz šā mērķa turpmāko piemērotību – rezerves daļu tirgiem, šķiet, parasti ir raksturīgi divi elastību ierobežojoši faktori. Pirmkārt, to līgumattiecības ar mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem oriģinālā aprīkojuma piegādātājiem var liegt vai traucēt tieši piegādāt pēcpārdošanas tirgum, konkurējot ar daļām, kas tiek pārdotas transportlīdzekļu ražotājiem un pēc tam pārdotas tālāk kā rezerves daļas. Jo īpaši minētās nozares piegādātāji, šķiet, izmanto tā dēvētos "komplektācijas līgumus" un dažkārt oriģinālā

[39] Sk. Papildu pamatnostādņu 70. punktu.

[40] Sk. DDD 4. pielikumu.

aprīkojuma piegādātājiem pieprasa nodot intelektuālā īpašuma tiesības saviem klientiem. Otrkārt, to nolīgumi ar oriģinālā aprīkojuma ražotājiem var pilnvarotajiem remontētājiem uzlikt pienākumu vai mudināt viņus daļas galvenokārt iegādāties tieši no mehāniskā transportlīdzekļa ražotāja. Tāpēc izvērtējumā ir konstatēts, ka **šis mērķis joprojām ir piemērots.**

7. *Saglabāt Līguma 101. panta preventīvo ietekmi – neļaut piegādātājiem nolūkā sasniegt pret konkurenci vērstus rezultātus izmantot netiešu spiedienu un draudus*

Komisija savā 2009. gada paziņojumā uzskatīja, ka ir lietderīgi kā "atbalsta" pasākumu iekļaut mērķi nodrošināt, ka piegādātāji drošo zonu, ko piešķir grupu atbrīvojums, neizmanto, lai, izdarot netiešu spiedienu un draudus, kavētu pilnvaroto tirgotāju un remontētāju neatkarīgu konkurenci veicinošu rīcību nolūkā sasniegt pret konkurenci vērstus rezultātus.

Ņemot vērā VKI un sabiedriskās apspriešanas respondentu viedokļus, izvērtējums liecina, ka **šis mērķis, ja ne pilnībā, tad vismaz daļēji ir sasniegts**. Konkrētāk, laikposmā no 2010. līdz 2020. gadam Komisija nav saņēmusi nevienu sūdzību, kas tai ļautu secināt, ka piegādātāji, izdarot netiešu spiedienu uz tirgotājiem vai remontētājiem vai netieši draudot tiem, ir kavējuši konkurenci veicinošu rīcību, un kas pamatotu padziļinātu izmeklēšanu. Šķiet, ka, tāpat kā daudzās ilglietojuma preču nozarēs, izplatītāji nolīgumos ar piegādātājiem bieži ir vājākā puse. Tas pats par sevi neierobežo konkurenci un nav uzskatāms par *prima facie* pierādījumu pret konkurenci vērstai rīcībai, tomēr Komisija šādu nelīdzsvarotību ņemtu vērā gadījumā, ja tā saņemtu informāciju par elementiem, kas liecinātu, ka piegādātāji ir izdarījuši netiešu spiedienu uz tirgotājiem vai remontētājiem vai tiem netieši draudējuši. Dažu VKI, kā arī sabiedriskās apspriešanas respondentu sniegtā informācija apstiprināja šos novērojumus attiecībā uz tirgotāju salīdzinoši vājo pozīciju līgumattiecībās, taču saņemtā informācija, šķiet, neietver norādes par to, ka šis vājums ticis izmantots un ar mērķi kavēt konkurenci veicinošu rīcību būtu izdarīts spiediens vai draudi.

Izvērtējums liecina, ka **šis mērķis var nebūt īpaši piemērots, jo īpaši attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu tirgiem**, kuros pastāv veselīga zīmolu savstarpējā konkurence, ko apstiprina faktu vākšanas pētījuma rezultāti[41]. Pirmkārt, ir maz norāžu par to, ka piegādātāji, izdarot spiedienu uz saviem tirgotājiem/remontētājiem vai draudot tiem, panāk pret konkurenci vērstus rezultātus. Komisijas pieredze drīzāk liecina, ka piegādātāju spēja ietekmēt savu tirgotāju/remontētāju rīcību izpaužas tajā, ka tirgotāji/remontētāji, tāpat kā daudzi ilglietojuma preču izplatītāji, veic lielas investīcijas zīmolā un tāpēc nevēlas apdraudēt šīs investīcijas ar rīcību, kura ir pretēja tam, ko viņi uzskata par sava piegādātāja interesēm. Tomēr, ņemot vērā dažu ieinteresēto personu iesniegtās piezīmes par vairākām praksēm, kuras, viņuprāt, varētu būt netiešs līdzeklis

41 Sk. DDD 2. pielikuma 2. iedaļu.

pret konkurenci vērstu rezultātu sasniegšanai[42], varētu būt nepieciešama detalizētāka analīze par to, vai šis konkrētais politikas mērķis aizvien ir piemērots.

Izvērtējumā ir arī analizēts, vai **citi ar konkurenci saistīti mērķi varētu būt piemēroti**, jo īpaši ņemot vērā nesenās ar piekļuvi transportlīdzekļa ģenerētajiem datiem saistītās norises tirgū un ilgtspējas nozīmi.

Daudzus transportlīdzekļa ģenerētos datus vai no tiem iegūto informāciju (piemēram, par to, ka transportlīdzeklim ir kāds konkrēts traucējums vai nepieciešama regulāra apkope) var uzskatīt par remontam un tehniskajai apkopei būtisku resursu. Šādi dati vai informācija, ko nevar iegūt no citiem avotiem un kas tiek sniegti pilnvarotajiem remontētājiem, tādā pašā veidā būtu jāsniedz arī neatkarīgajiem tirgus dalībniekiem, kuri konkurē ar šiem remontētājiem. Tomēr izvērtējumā secināts, ka piekļuve datiem, tāpat kā piekļuve citiem būtiskiem resursiem, būtu jāuzskata par konkrētā mērķa – dot neatkarīgajiem remontētājiem iespēju konkurēt ar pilnvaroto remontētāju tīkliem – apakšmērķi, nevis par atsevišķu mērķi.

Attiecībā uz ilgtspēju[43] efektīvākais veids, kā konkurences noteikumi var veicināt šādu mērķu sasniegšanu, ir nodrošinot efektīvu konkurenci, kas stimulēs inovāciju un tādējādi veicinās ilgtspējīgu produktu un pakalpojumu piedāvājumu. MTGAR jau ļauj piemērot atbrīvojumu visiem nolīgumiem, ieskaitot tos, kas vērsti uz ilgtspējas mērķiem, ar nosacījumu, ka pušu tirgus daļas nepārsniedz 30 % slieksni[44] un nolīgumā nav ietverti stingri ierobežojumi[45]. Nolīgumiem, kuru pušu tirgus daļas pārsniedz 30 % slieksni, arī turpmāk tiks piemērots individuāls novērtējums saskaņā ar Līguma 101. panta 3. punktu.

Visbeidzot, attiecībā uz MTGAR pašreizējās materiālās piemērošanas jomas piemērotību[46] – tā tika noteikta 2010. gadā, pamatojoties uz pilnīgu nozares analīzi, kura cita starpā atklāja būtisku neelastību[47] četrriteņu transportlīdzekļu rezerves daļu tirgos[48]. Lai gan vairums sabiedriskās apspriešanas respondentu uzskatīja, ka piemērošanas joma būtu jāpaplašina, iekļaujot arī divriteņu transportlīdzekļus un dažus transportlīdzekļus, kas nav paredzēti ceļiem (piemēram, lauksaimniecības mašīnas, traktori un mežsaimniecības transportlīdzekļi, celtniecības transportlīdzekļi), Komisija pēdējos desmit gados nav saņēmusi konkrētas norādes par to, ka attiecībā uz šādiem produktiem pastāvētu līdzīga neelastība. Tāpēc Komisijas vērtējums šobrīd ir tāds, ka **pašreizējā piemērošanas joma joprojām ir piemērota un atbilstoša**. Šādu viedokli

---

42 Sk. DDD 150. zemsvītras piezīmi, DDD 3. pielikuma 2.3.1. iedaļu ("*Prevalence of particular restrictions*") un 3.3.2. iedaļu, kā arī DDD 6. pielikuma 1.9. iedaļu.

43 Vairāki sabiedriskās apspriešanas respondenti norādīja, ka MTGAR piemērošanai būtu jāatvieglo vai jāveicina ilgtspējas mērķu sasniegšana.

44 Sk. VNGAR 3. pantu.

45 Sk. VNGAR 4. pantu un MTGAR 5. pantu.

46 MTGAR 1. panta g) apakšpunkts un 4. pants.

47 Proti: i) oriģinālā aprīkojuma piegādātāju līgumattiecības ar transportlīdzekļu ražotājiem (tā dēvētie "komplektācijas līgumi"); ii) stimuli pilnvarotajiem remontētājiem daļas galvenokārt iegādāties tieši no oriģinālā aprīkojuma ražotājiem.

48 Sk. 64. un nākamos punktus Komisijas dienestu darba dokumentā "*The Future Competition Law Framework applicable to the motor vehicle sector, Impact Assessment*" un 4. iedaļu pētījumā "*Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002*".

pauž arī vairums VKI.

Tāpēc izvērtējums liecina, ka MTGAR režīma četri konkrētie mērķi, kas joprojām ir piemēroti, kopumā ir sasniegti. No tā var secināt, ka arī MTGAR režīma **vispārīgais mērķis**[49] **kopumā ir sasniegts un joprojām ir piemērots**.

B. MTGAR režīma efektivitāte un saskaņotība

Izvērtējums liecina, ka MTGAR režīms ir bijis efektīvs un izmaksas, kas rodas, novērtējot mehānisko transportlīdzekļu nozares vertikālo nolīgumu atbilstību Līguma 101. pantam, ir samērīgas priekšrocībām, ko sniedz MTGAR režīms. Bez tā izmaksas būtu bijušas lielākas. Turklāt izvērtējums parādīja, ka MTGAR, VNGAR, Papildu pamatnostādnes un Pamatnostādnes vertikālo ierobežojumu jomā ir saskaņotas gan savstarpēji, gan ar citiem ES tiesību aktiem. Tomēr dažas ieinteresētās personas uzskata, ka režīms nav konsekvents dažās jomās, piemēram, attiecībā uz divpusējas un vienpusējas rīcības noteikšanu saistībā ar piekļuves nodrošināšanu tehniskajai informācijai, attiecībā uz noteiktām atsaucēm uz tirgus daļām Papildu pamatnostādnēs vai konkrētā tirgus definīcijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē[50].

4. Vispārējs novērtējums

Kopumā konkurences vide mehānisko transportlīdzekļu tirgos kopš 2010. gada nav būtiski mainījusies. Tomēr tagad nozare izjūt spiedienu attiecībā uz nepieciešamību pielāgoties, ko jo īpaši nosaka trīs faktori. Pirmkārt, tehnoloģiju, it īpaši sakaru tehnoloģiju, attīstība un transportlīdzekļu ģenerēto datu pieaugošā nozīme. Otrkārt, pastāvīgais spiediens samazināt emisijas, jo īpaši ņemot vērā ES Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju[51] un zaļo kursu[52], un pāriet uz videi nekaitīgāku degvielu un spēka pārvadiem. Treškārt, nozarei ir jāpielāgojas Covid-19 radītajiem apstākļiem, turklāt pastāv iespējamība, ka mobilitātes modeļi zināmā mērā ir neatgriezeniski mainījušies. Tāpēc dažas mehānisko transportlīdzekļu nozares daļas turpmākajos gados, visticamāk, piedzīvos strauju attīstību, kas ietekmēs konkurences apstākļus; šīs ietekmes apmēru vēl nevar izteikt skaitļos.

Attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas tirgiem – pieejamā informācija kopumā liecina, ka konkurences apstākļi atšķiras atkarībā no transportlīdzekļa veida. Lai gan konkurence vieglo pasažieru automobiļu nozarē ir spēcīga, tā nav tik izteikta kā vieglo komerciālo transportlīdzekļu, kravas automobiļu un autobusu nozarē.

---

49 Saglabāt Līguma 101. panta preventīvo iedarbību, atvieglojot Komisijas, VKI un valstu tiesu izpildes darbu, un palīdzēt uzņēmumiem veikt pašnovērtējumu attiecībā uz saviem vertikālajiem nolīgumiem.

50 Sīkāku informāciju skatīt DDD 6. pielikuma 4. iedaļā.

51 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni", COM(2020) 789 final.

52 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas zaļais kurss", COM(2019) 640.

Šajā posmā nav norāžu par tirgus nepilnību vai arī faktisku vai iespējamu kaitējumu patērētājiem, kas attaisnotu mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanas nodalīšanu no citu ilglietojuma preču izplatīšanas. Tāpēc šķiet lietderīgi mehānisko transportlīdzekļu izplatīšanai piemērot VNGAR.

Attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu remonta tirgiem izvērtējums liecina, ka daudziem pilnvarotajiem remontētājiem ir būtiska ietekme vietējā tirgū (jo īpaši ņemot vērā viņu lielo daļu attiecībā uz jaunāku vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu remontu) un tāpēc būtu riskanti paaugstināt MTGAR noteikto tirgus daļas slieksni, lai aptvertu nolīgumus starp šādiem remontētājiem un viņu piegādātājiem. Lai gan zīmola iekšējo konkurenci pilnvarotajos tīklos ierobežo stingri un sīki izstrādāti kvalitātes kritēriji un lielās investīcijas, kas jāveic pilnvarotajiem remontētājiem, neatkarīgie remontētāji turpina radīt būtisku konkurences spiedienu uz pilnvarotajiem remontētājiem un nodrošina, ka patērētājiem attiecībā uz piedāvājumu un cenām ir izvēles iespējas. Šie tirgus dalībnieki šādu spiedienu var uzturēt tikai tad, ja viņiem ir pieejami tādi galvenie resursi kā rezerves daļas, instrumenti, apmācība, tehniskā informācija un transportlīdzekļu ģenerētie dati. Tāpēc pašreizējais režīms joprojām ir piemērots, taču to varētu būt nepieciešams atjaunināt, lai ņemtu vērā tehnikas progresu.

Šķiet, ka mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu tirgos pastāv neelastība, kas (netieši) samazina galapatērētājiem pieejamo izvēli. Tāpēc šajā posmā šķiet, ka joprojām ir pamatoti šiem tirgiem piemērot īpašu režīmu.

Kopumā pašreizējais MTGAR režīms ir izrādījies lietderīgs un pielāgots dažādām situācijām. Tāpēc Komisija pašlaik neuzskata, ka spēkā esošajos noteikumos būtu nepieciešamas būtiskas izmaiņas. Tomēr tā arī norāda, ka dažus noteikumus varētu būt nepieciešams atjaunināt, jo īpaši, lai ņemtu vērā piekļuves datiem iespējamo nozīmi attiecībā uz konkurenci. Daži pašreizējā režīma konkrētie politikas mērķi arī varētu būt jāpārskata, ņemot vērā šo novērtējumu.

5. Nobeigums

Šajā ziņojumā ir sniegti MTGAR režīma darbības izvērtējuma rezultāti, un tas nekādā ziņā neietekmē Komisijas lēmumu par to, vai ļaut pašreizējam MTGAR režīmam zaudēt spēku 2023. gada 31. maijā[53], atjaunot vai arī pārskatīt to. Šajā kontekstā tiks ņemti vērā arī VNGAR izvērtējuma konstatējumi.

[53] Ja spēkā esošā MTGAR zaudētu spēku, pēc noklusējuma tiktu piemērota VNGAR.