EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 05 28
COM(2021) 264 final

KOMISIJOS ATASKAITA

Komisijos ataskaita dėl Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamento (ES) Nr. 461/2010 veikimo vertinimo

{SWD(2021) 112 final}

LT

Pagal 2010 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis) 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksmams variklinių transporto priemonių sektoriuje[1] (toliau – MTPBIR) 7 straipsnį yra reikalaujama, kad Komisija stebėtų, kaip taikomas šis reglamentas, ir iki 2021 m. gegužės 31 d. parengtų ataskaitą.

Pagal Sutarties 101 straipsnio 1 dalį įmonių susitarimai ir suderinti veiksmai, kurie apriboja konkurenciją, yra draudžiami, nebent, kaip nurodyta Sutarties 101 straipsnio 3 dalyje, jie padeda tobulinti prekių gamybą arba paskirstymą, skatina technikos ar ekonomikos pažangą, kartu sudarydami sąlygas vartotojams sąžiningai dalytis gaunama nauda. MTPBIR nustatyta, kad nuo 2013 m. birželio 1 d. naujų transporto priemonių platinimui taikomas 2010 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 330/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksmams (toliau – VBIR). Dėl susitarimų dėl motorinių transporto priemonių atsarginių dalių pardavimo arba perpardavimo arba dėl motorinių transporto priemonių remonto ir techninės priežiūros paslaugų teikimo pažymėtina, kad, remiantis MTPBIR 4 straipsniu, Sutarties 101 straipsnio 1 dalis netaikoma, jeigu tokie susitarimai atitinka VBIR nustatytus išimties taikymo reikalavimus ir jeigu juose nėra MTPBIR 5 straipsnyje nurodytų griežtų apribojimų[2].

Dėl to šioje ataskaitoje turėtų būti įvertintas MTPBIR, Papildomų gairių[3] (toliau – PG), VBIR ir Vertikaliųjų apribojimų gairių[4] (toliau – VAG) taikymas, kai šie aktai taikomi naujų motorinių transporto priemonių bei jų atsarginių dalių platinimui ir remonto bei techninės priežiūros paslaugų teikimui Europos Sąjungoje (toliau – ES). Minėti keturi taisyklių rinkiniai šioje ataskaitoje kartu vadinami MTPBIR nustatyta tvarka[5].

Prie šios ataskaitos pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas ir šeši techniniai priedai. Ši ataskaita nedaro išankstinio poveikio jokio akto, kurį Komisija gali parengti paskelbusi šią ataskaitą, galutiniam pobūdžiui ar turiniui.

1. Intervencinių veiksmų aplinkybės ir šaltiniai

Komisijos sprendimas, ar leisti taikyti bendrąją išimtį motorinių transporto priemonių sektoriui ir, jei ją taikyti būtų leista, kokios formos ji turėtų būti, turi būti priimamas

---

1 OL L 129, 2010 5 28.

2 Griežti apribojimai – tai tokios vertikaliojo susitarimo nuostatos, dėl kurių išimties negalima taikyti visam susitarimui, t. y. tokiu atveju reikėtų atlikti individualų vertinimą pagal Sutarties 101 straipsnio 3 dalį.

3 Papildomos gairės dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose, OL C 138, 2010 5 28.

4 Vertikaliųjų apribojimų gairės, OL C 130, 2010 5 19.

5 VBIR taip pat buvo įvertintas (Komisijos tarnybų darbinį dokumentą galima rasti čia) ir šiuo metu yra persvarstomas. VBIR galiojimo laikotarpis baigiasi 2022 m. gegužės 31 d., t. y. vienais metais anksčiau negu MTPBIR.

vadovaujantis Sutarties 101 straipsnio 3 dalies reikalavimais[6]. MTPBIR nustatyta tvarka yra siekiama bendro tikslo ir konkrečių tikslų, skirtų užtikrinti, kad būtų įvykdyti Sutarties 101 straipsnio 3 dalies reikalavimai. MTPBIR nustatytos tvarkos **konkretūs tikslai** yra i) užtikrinti motorinių transporto priemonių suinteresuotiesiems subjektams teisinį tikrumą dėl to, kurie vertikalieji susitarimai gali būti pripažįstami atitinkančiais Sutarties 101 straipsnį, ii) sumažinti klaidingo išimties taikymo (t. y. kai išimtis taikoma per dažnai) ir klaidingo išimties netaikymo (t. y. kai išimtis taikoma per retai) riziką, iii) sukurti bendrą vertinimo sistemą, kuria galėtų naudotis nacionalinės konkurencijos institucijos (toliau – NKI) ir nacionaliniai teismai, ir taip užtikrinti, kad Sutarties 101 straipsnis būtų taikomas vienodai, ir iv) apsaugoti motorinių transporto priemonių sektoriuje vykstančią tam tikrų formų konkurenciją. Visi šie konkretūs tikslai padeda siekti **bendro tikslo** – išsaugoti Sutarties 101 straipsnio atgrasomąjį poveikį, sudarant palankesnes sąlygas Komisijai, NKI ir nacionaliniams teismams atlikti vykdymo užtikrinimo funkcijas, ir padėti verslo subjektams savarankiškai įvertinti motorinių transporto priemonių sektoriuje sudaromus vertikaliuosius susitarimus. Kadangi teisinės ir faktinės konkurencijos taisyklių taikymo aplinkybės kinta, Komisija privalo išanalizuoti, ar MTPBIR nustatyta tvarka ir tikslai tebėra tinkami ir dabar, o šią analizę ji privalo atlikti remdamasi penkiais Geresnio reglamentavimo gairėse[7] nustatytais kriterijais (t. y. efektyvumas, veiksmingumas, aktualumas, darnumas ir Europos pridėtinė vertė).

2018 m. gruodžio 3 d. Komisija oficialiai pradėjo MTPBIR nustatytos tvarkos vertinimo procesą[8], kad galėtų parengti šią ataskaitą. Atliekant vertinimą remtasi įvairiais informacijos šaltiniais: sektoriuje Komisijos vykdytos stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo veiklos rezultatais, viešomis konsultacijomis[9] su suinteresuotaisiais subjektais, faktų nustatymo tyrimu, per kurį analizuota 2007–2017 m. motorinių transporto priemonių sektoriaus raida, taip pat dviem tikslinėmis konsultacijomis[10] su NKI, per kurias siekta i) surinkti duomenų apie NKI veiksmus, kuriais siekiama užtikrinti MTPBIR nustatytos tvarkos ir atitinkamų nacionalinių taisyklių vykdymą, ir ii) sužinoti NKI nuomonę, kaip veikia MTPBIR nustatyta tvarka.

2. Sektoriaus ypatumai

2.1.Vertinamos rinkos

Motorinių transporto priemonių sektoriuje susiformavusi sudėtinga tiekimo grandinė, kurioje kartu veikia ir įvairiais lygmenimis sąveikauja įvairūs subjektai. **Transporto**

6 Pagal Tarybos reglamentą (EEB) 19/65 Komisija, vykdydama reguliavimo funkcijas, gali Sutarties 101 straipsnio 3 dalies nuostatas taikyti tam tikrų kategorijų vertikaliesiems susitarimams ir atitinkamiems suderintiems veiksmams, patenkantiems į Sutarties 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, dėl kurių galima daryti pakankamai tvirtą prielaidą, kad jie atitinka Sutarties 101 straipsnio 3 dalies sąlygas.

7 2017 m. liepos 7 d. Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Geresnio reglamentavimo gairės“, SWD(2017) 350.

8 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 4.1 skirsnį.

9 Konsultacijos truko nuo 2020 m. spalio 12 d. iki 2021 m. sausio 25 d. Išsamesnės informacijos pateikta Komisijos tarnybų darbinio dokumento 3 priede.

10 Konsultacijos truko nuo 2020 m. birželio 8 d. iki 2021 m. sausio 16 d. Išsamesnės informacijos pateikta Komisijos tarnybų darbinio dokumento 3 priede.

priemonių platinimo sektoriuje tiekėjai yra transporto priemonių gamintojai ir importuotojai. Paklausą daugiausia lemia fiziniai asmenys ir įmonės. Dalį įmonių sudaro profesionalūs transporto (judumo) operatoriai, dalį – kituose sektoriuose veikiančios įmonės, kurios naudojasi motorinėmis transporto priemonėmis prekėms ir darbuotojams vežti. **Remonto ir techninės priežiūros** paslaugas teikia įgaliotieji remontininkai (įmonės, sudariusios oficialius susitarimus su motorinių transporto priemonių tiekėjais) ir nepriklausomi remontininkai. Paklausą daugiausia lemia fiziniai asmenys ir įmonės. **Atsarginės dalis** tiekia originaliosios įrangos tiekėjai[11] (tiesiogiai arba per transporto priemonių gamintojus) ir nepriklausomi tiekėjai, kurie, kitaip negu originaliosios įrangos tiekėjai, netiekia dalių transporto priemonėms komplektuoti. Paklausą daugiausia lemia remontininkai, kiek mažesne apimtimi – transporto priemonių parkų operatoriai ir fiziniai asmenys.

Tai, ar konkrečiam susitarimui galima taikyti MTPBIR nustatytos tvarkos išimtį, *inter alia*, priklauso nuo užimamos rinkos dalies. Todėl svarbus bet kurio vertinimo veiksnys – teisinga rinkos apibrėžtis. Tam tikromis aplinkybėmis sisteminė rinka, į kurią kartu įtrauktos motorinės transporto priemonės ir atsarginės dalys, galėtų būti apibrėžiama atsižvelgiant, *inter alia*, į visą motorinės transporto priemonės eksploatavimo laiką, į tai, kam vartotojai teikia pirmenybę, ir į jų, kaip pirkėjų, elgesį[12]. Tokiais atvejais atitinkamos rinkos dalimis laikoma visa (įvairių prekių ženklų) sistema, o ne vien atsarginių dalių remontas, techninė priežiūra ir tiekimas.

Per konsultacijas, vykusias iki parengiant šią ataskaitą, kai kurios NKI nurodė, kad motorinių transporto priemonių rinkas būtų galima laikyti tokia sistema.

Svarbus veiksnys analizuojant rinkos ryšių tvirtumą yra tai, ar didelė dalis pirkėjų, priimdami sprendimą, ką rinktis, atsižvelgia į viso eksploatavimo laiko išlaidas. Dar vienas svarbus veiksnys – tai, ar antrinėje rinkoje yra nuo pirminių prekių tiekėjų nepriklausomų subjektų ir kokia santykinė jų padėtis. Iš informacijos, kuri buvo surinkta atliekant vertinimą, matyti, kad bent lengvųjų automobilių sektoriuje greičiausiai veikia konkrečių prekių ženklų antrinės rinkos, pirmiausia dėl to, kad: i) dauguma pirkėjų yra fiziniai asmenys arba mažosios ir vidutinės įmonės, kurie motorines transporto priemones ir aptarnavimo paslaugas perka atskirai, ii) nors atliekant tyrimą paaiškėjo, kad vartotojai, rengdamiesi pirkti lengvąjį automobilį, vis dažniau informacijos ieško internete, iš surinktos informacijos negalima daryti išvados, kad jie greitai ir nuosekliai koreguoja savo pirkimo įpročius pagal kintančias antrinės rinkos sąlygas, ir iii) veikia gerai išvystyta tik antrinei rinkai skirtus produktus ir paslaugas siūlančių subjektų sistema. Kitų kategorijų transporto priemonių rinkoje, kurioje veikia daugiau profesionalių vartotojų, padėtis galbūt yra kitokia ir joje galbūt susiformavę sudėtingesni pirkimo modeliai.

2.2. Rinkos pokyčiai

[11] Tai – dalių, naudojamų pradinei transporto priemonės komplektacijai, gamintojai.

[12] Žr. Papildomų gairių 26 išnašą ir Komisijos pranešimo dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo Bendrijos konkurencijos teisės tikslams (OL C 372, 1997 12 9) 56 punktą.

Nuo 2010 m., kai buvo priimtas MTPBIR, šiame sektoriuje įvyko keletas pokyčių.

Dėl koncentracijos sektoriuje pažymėtina, kad laikui bėgant rinkos dalys kito, o tai yra aktyvios **prekių ženklų tarpusavio konkurencijos** požymis. Be to, nors dėl 2008 m. finansų krizės nukentėjo visas sektorius, automobilių gamintojų patiriamos mokslinių tyrimų ir plėtros (toliau – MTTP) išlaidos beveik nepakito[13].

Dėl lengvųjų komercinės paskirties automobilių pažymėtina, kad 2007–2017 m. laikotarpiu joks gamintojas neužėmė itin didelės rinkos dalies, tačiau pastaruoju metu padėtis galėjo pasikeisti, nes du stambūs gamintojai – įmonės FCA ir PSA – susijungė ir įsteigė naują įmonę „Stellantis“[14]. Kaip ir lengvųjų automobilių atveju, kito ir lengvųjų komercinės paskirties automobilių gamintojų užimamos rinkos dalys. Tačiau, kitaip negu lengvųjų automobilių atveju, nuo MTPBIR nustatytos tvarkos įsigaliojimo, ypač po įmonių FCA ir PSA susijungimo, koncentracija lengvųjų komercinės paskirties automobilių sektoriuje padidėjo. Tradiciškai labiau koncentruoti yra ir autobusų bei vilkikų sektoriai[15]. Abiejuose sektoriuose pastebėta tam tikrų rinkoje užimamos padėties pokyčių. Atliekant tyrimą paaiškėjo, kad stebimuoju laikotarpiu (2007–2017 m.) autobusų ir vilkikų MTTP išlaidos padidėjo, o tai gali būti tam tikro laipsnio konkurencijos požymis.

Požymių, kad **prekių ženklų vidaus konkurencija** 2007–2017 m. būtų reikšmingai sumažėjusi, bent lengvųjų automobilių sektoriuje, nėra. Apskritai pastebėtas gana nedidelis bendro lengvųjų automobilių tinklo tankumo mažėjimas ir rinkos koncentracijos didėjimas. Taip pat pastebėta tam tikra platinimo sistemų diversifikacija, tačiau ji nebuvo didelė ir dėl jos įvairių sistemų naudojimo būdas šalies lygmeniu reikšmingai nepakito.

Iš statistinių duomenų matyti, kad remonto ir techninės priežiūros paslaugų rinka 2007–2017 m. išaugo. Iš šių duomenų taip pat matyti įgaliotųjų tinklų tankumo mažėjimo tendencija, o ją gali lemti keletas veiksnių, tarp jų – pastebimas tolesnis įgaliotųjų prekybininkų tinklų jungimasis arba poreikis daugiau investuoti, kad būtų patenkinti su skaitmeninėmis technologijomis ir hibridinėmis ir (arba) elektrinės galios pavaromis susiję poreikiai.

Atliekant tyrimą išsiaiškinta, kad nepriklausomi veiklos vykdytojai, remonto ir techninės priežiūros rinkose konkuruojantys su įgaliotaisiais remontininkais, vis dar gali patirti sunkumų, susijusių su prieiga prie transporto priemonių remontui reikalingų išteklių. Šis aspektas gali tapti dar aktualesnis, automobiliuose pradėjus intensyviau naudoti skaitmenines technologijas ir kuriant alternatyviu kuru varomas transporto priemones, kurioms reikalingos specifinės žinios, įrankiai ir atsarginės dalys.

---

13 Daugiau informacijos ir skaičių pateikta Komisijos tarnybų darbinio dokumento 5 skirsnyje ir 2 priede.

14 Byla M.9730 – FCA / PSA.

15 Komisijos tarnybų darbinio dokumento 5 skirsnyje ir 2 priede apžvelgtos lengvųjų automobilių, lengvųjų komercinės paskirties automobilių, vilkikų ir autobusų rinkos dalys ir koncentracijos indeksai.

Atsarginių dalių tiekimo rinka kai kuriose valstybėse narėse pagal pardavimų vertę 2007–2017 m. išaugo beveik 30 proc. Per tą patį laikotarpį atsarginių dalių gamintojai gavo stabilią apie 6–7 proc. vidutinę pardavimo grąžą.

3. Tikslų įgyvendinimas[16]

Šiame skirsnyje įvertinta, ar MTPBIR nustatytos tvarkos tikslai buvo pasiekti praktiškai ir kiek ši tvarka yra veiksminga ir (arba) aktuali.

A. Bendras tikslas ir konkretūs tikslai

Pirmasis konkretus MTPBIR nustatytos tvarkos **tikslas** yra padidinti teisinį tikrumą suinteresuotiesiems subjektams, kad jiems būtų lengviau atlikti pagal kitus konkurencijos teisės aktus reikalaujamus savarankiškus vertinimus[17].

Iš NKI ir viešų konsultacijų respondentų atsakymų galima spręsti, kad minėta tvarka padėjo pasiekti aukštą teisinio tikrumo lygį. Pirmiausia pažymėtina, kad Komisija gavo palyginti nedaug neoficialių klausimų[18] , kaip šias teisės normas reikėtų aiškinti, ir negavo nė vieno oficialaus skundo, kad šio motorinių transporto priemonių sektoriaus vertikaliuosiuose susitarimuose neteisingai suprantamos materialinės teisės normos. Vis dėlto atliekant vertinimą nustatyta, kad kai kurias nuostatas i) gali būti verta išdėstyti dar aiškiau, ii) gali būti sunku taikyti arba iii) gali tekti pakoreguoti, atsižvelgiant į pastaruoju metu rinkoje įvykusius pokyčius, naujus verslo modelius ir (arba) naujas technologijas.

Antrasis konkretus MTPBIR nustatytos tvarkos **tikslas** yra sumažinti riziką, susijusią su i) klaidingu (per dažnu) išimties taikymu, t. y. kai išimtis taikoma susitarimams, nors negalima daryti tvirtos prielaidos, kad jie atitinka Sutarties 101 straipsnio 3 dalies sąlygas ir ii) klaidingu (per retu) išimties taikymu, t. y. kai atitinkamam vertikaliajam susitarimui arba veiksmams bendroji išimtis netaikoma, nors jie atitinka Sutarties 101 straipsnio 3 dalies sąlygas[19].

Visi susitarimai turi atitikti šias sąlygas: i) jie turi atitikti rinkos dalies ribą[20], iki kurios išimtis yra taikoma, ir ii) juose turi nebūti griežtų apribojimų[21], dėl kurių bendrosios išimties nebūtų galima taikyti visam susitarimui. Prie šių sąlygų taip pat priskiriami neleistini apribojimai[22], kuriems bendroji išimtis netaikoma, nors likusiai susitarimo, į kurį jie įtraukti, daliai išimtis vis dar gali būti taikoma.

---

16 Daugiau informacijos apie konkrečią viešų konsultacijų respondentų ir NKI nuomonę dėl MTPBIR nustatytos tvarkos tikslų įgyvendinimo pateikta Komisijos tarnybų darbinio dokumento 3 ir 6 prieduose.

17 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 6.1 skirsnį.

18 Apie 14 proc. 2010–2020 m. neoficialių Komisijai pateiktų užklausų sudarė bendro pobūdžio klausimai, susiję su MTPBIR nustatytos tvarkos taikymu.

19 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 6.1 skirsnį.

20 VBIR 3 straipsnis.

21 VBIR 4 straipsnis ir MTPBIR 5 straipsnis.

22 VBIR 5 straipsnis.

Atsižvelgiant į daugumos viešų konsultacijų respondentų ir NKI nuomonę, pažymėtina, kad dabartinė 30 proc. rinkos dalies riba atrodo tinkama ir aktuali. Šią nuomonę patvirtina ir Komisijos vykdymo užtikrinimo praktika. Kol kas Komisija nėra nustačiusi jokios kategorijos susitarimų, kurie keltų palyginti mažai konkurencijos problemų, bet jiems išimties nebūtų galima taikyti dėl juos sudariusių šalių užimamos rinkos dalies. Jeigu tokia kategorija būtų nustatyta, tai reikštų, kad nustatyta riba yra per žema. Taip pat nenustatyta jokių veiksnių, kurie būtų suteikę pagrindo svarstyti galimybę panaikinti išimtį kuriam nors motorinių transporto priemonių sektoriuje sudarytam susitarimui arba susitarimų kategorijai, o tai yra požymis, kad nustatyta išimties riba nėra pernelyg aukšta. [23]

Atsižvelgiant į viešų konsultacijų respondentų ir NKI nuomonę, pažymėtina, kad griežtų ir neleistinų apribojimų sąrašas tebėra tinkamas. Atliekant vertinimą nenustatyta jokių kitų sąlygų, kurias būtų reikėję laikyti bendrosiomis Reglamento taikymo sąlygomis arba griežtais ar neleistinais apribojimais.

Trečiasis konkretus MTPBIR nustatytos tvarkos **tikslas** yra sukurti bendrą sistemą, kad, turint galvoje decentralizuotą Sutarties 101 straipsnio 3 dalies taikymą, NKI ir nacionaliniai teismai Sutarties 101 straipsnį taikytų vienodai[24].

Iš vertinimo rezultatų matyti, kad MTPBIR nustatyta tvarka šiuo atžvilgiu pridėtinės vertės suteikė, nes dėl jos padidėjo teisinis tikrumas ir ji buvo veiksmingesnė už bendresnio pobūdžio skirtingas įvairių šalių gaires, vykdymo užtikrinimo ir nacionalinių teismų praktiką, susijusią su Sutarties 101 straipsnio taikymu motorinių transporto priemonių sektoriui. Tokią poziciją patvirtina ir dauguma viešų konsultacijų respondentų bei NKI, nors kai kurios NKI pažymi, kad dėl techninio šių nuostatų pobūdžio ne teisininkams jas suprasti gali būti sudėtinga.

Ketvirtasis konkretus MTPBIR **tikslas** yra apsaugoti tam tikrus motorinių transporto priemonių sektoriuje vykstančios konkurencijos aspektus. 2009 m. liepos 22 d. komunikate (toliau – 2009 m. komunikatas)[25] Komisija konstatavo, kad įvairūs politikos tikslai, kurių siekiama Reglamentu (EB) Nr. 1400/2002[26], tebėra aktualūs. Šie tikslai buvo nustatyti atsižvelgiant į įvairius to meto probleminius klausimus, kurie laikyti ypač aktualiais motorinių transporto priemonių sektoriui. Todėl atliekant vertinimą analizuojama, ar pasiektas kiekvienas iš šių tikslų ir kokia apimtimi jie buvo veiksmingi ir (arba) reikalingi. Šis vertinimas išdėstytas toliau.

---

[23] Pagal 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, 2003 1 4) 29 straipsnio 1 dalį, Komisija yra įgaliota panaikinti teisę naudotis išimtimi pagal tam tikrų kategorijų susitarimus, jeigu nustato, kad išimties poveikis yra nesuderinamas su Sutarties 101 straipsnio 3 dalies nuostatomis.

[24] Vertinant šio tikslo veiksmingumą ir aktualumą taip pat įvertinta MTPBIR nustatytos tvarkos pridėtinė vertė Europos Sąjungai. Išsamesnės informacijos pateikta Komisijos tarnybų darbinio dokumento 6.5 skirsnyje.

[25] 2009 m. liepos 22 d. Komisijos komunikatas „Būsimoji konkurencijos teisės sistema, taikytina motorinių transporto priemonių sektoriui“.

[26] 2002 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje, OL L 203, 2002 8 1.

1. *Neleisti riboti ir garantuoti konkuruojančių transporto priemonių gamintojų galimybes patekti į rinką*

Kaip paaiškinta 2009 m. komunikate, Komisija laikėsi nuomonės, kad tam tikromis aplinkybėmis platinimo susitarimuose nustatomi apribojimai (ypač plačiai naudojamos nuostatos dėl galimybės platinti tik vieno prekių ženklo produktus) gali nepagrįstai trukdyti konkuruojantiems motorinių transporto priemonių gamintojams patekti į rinką. Taigi, Komisija siekė išsaugoti konkuruojančių motorinių transporto priemonių gamintojų galimybes patekti į rinką ir (arba) plėsti užimamą rinkos dalį.

Atlikus vertinimą, ypač iš NKI ir viešų konsultacijų respondentų pateiktų atsakymų, paaiškėjo, kad **šis tikslas iš esmės buvo pasiektas**. Įvairių prekių ženklų tarpusavio konkurencija ES naujų lengvųjų automobilių sektoriuje yra aktyvi ir stabili[27]. Be to, iš atliekant šį vertinimą surinktos informacijos nebuvo nustatyta jokių požymių, kad lengvųjų automobilių gamintojams būtų itin sudėtinga dalyvauti ES motorinių transporto priemonių rinkose – patekti į jas ar plėsti užimamos rinkos dalį. Todėl panašu, kad nors įvairių prekių ženklų tarpusavio konkurencijos užtikrinimas šiose rinkose bus svarbus ir ateityje, speciali konkuruojančių automobilių gamintojų galimybės patekti į rinką apsauga galbūt nėra reikalinga. Lengvųjų komercinės paskirties automobilių[28], vilkikų ir autobusų sektoriai – priešingai – tradiciškai buvo labiau koncentruoti, tad įvairių prekių ženklų tarpusavio konkurencija šiose rinkose atrodo vangesnė[29]. Iš to, kas išdėstyta pirmiau, darytina išvada, kad **šis tikslas tuose rinkos segmentuose dar gali būti aktualus, tačiau lengvųjų automobilių segmente jis galbūt nebėra toks aktualus**.

2. *Apsaugoti to paties prekių ženklo produktais prekiaujančių prekybininkų konkurenciją*

Prekių ženklų vidaus konkurencijos apsauga yra ypač svarbi, kai įvairių prekių ženklų tarpusavio konkurencija yra palyginti vangi. 2009 m. komunikate Komisija laikėsi nuomonės, kad prekių ženklų vidaus konkurencijai gali kilti pavojus, ypač tada, kai naujas transporto priemones platina prekybininkai, taikantys beveik tokius pačius verslo modelius. Todėl buvo padaryta išvada, kad tikslinga apsaugoti to paties prekių ženklo produktais prekiaujančių prekybininkų konkurenciją ir didinti platinimo formatų įvairovę.

Atliekant vertinimą, per kurį buvo atsižvelgta į NKI ir viešų konsultacijų respondentų nuomones, išsiaiškinta, kad **šis tikslas iš esmės buvo pasiektas**. Iš tyrimo išvadų matyti, kad konkurencija 2007–2017 m. laikotarpiu, bent jau lengvųjų automobilių sektoriuje, reikšmingai nesumažėjo[30]. Be to, nors įgaliotųjų tinklų tankumas 2007–2017 m. toliau

27 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 6.3 skirsnį ir 2 priedo 2 skirsnį.

28 Susijungus įmonėms FCA ir PSA, koncentracija lengvųjų komercinės paskirties automobilių sektoriuje dar labiau padidėjo (byla M.9730 – FCA / PSA).

29 Per ateinančius mėnesius ir metus Komisija šias rinkas stebės ypač atidžiai.

30 Žr. tyrimo išvadas, Komisijos tarnybų darbinio dokumento 5 skirsnį ir 2 priedą.

mažėjo[31], matyti, kad, norėdami įsigyti lengvąjį automobilį, vartotojai vis dažniau naudojasi internetu[32], todėl likusių įgaliotųjų prekybininkų geografinės veiklos ribos plečiasi. Galiausiai pažymėtina, kad dėl pretenzijų, jog tiekėjai apribojo prekių ženklo vidaus konkurenciją, nuo 2010 m. neiškelta nė vienos bylos[33]. Vis dėlto iš vertinimo rezultatų matyti, kad iki 2010 m. pasireiškęs platinimo formatų vienodumas rinkoms tebėra būdingas ir 2021 m., ypač tai, kad didžioji dalis lengvųjų automobilių ir toliau yra platinami per kiekybinio pasirinktinio platinimo tinklus[34].

Iš to, kas išdėstyta pirmiau, matyti, kad **šis tikslas tebėra aktualus lengvųjų komercinės paskirties automobilių, vilkikų ir autobusų sektoriams**, kuriuose koncentracijos lygis yra aukštesnis, o įvairių prekių ženklų tarpusavio konkurencija silpnesnė. Jeigu tam tikroje vietovėje lengvųjų automobilių sektoriuje yra susiformavusios prekybininkai grupės, kurioms priklauso tam tikrų prekių ženklų portfelis, ir dėl to toje vietovėje gali mažėti įvairių prekių ženklų tarpusavio konkurencija, tai gali būti požymis, kad **prekių ženklo vidaus konkurencijos apsauga tebėra aktuali ir lengvųjų automobilių platinimo sektoriuje**.

3. Neleisti apriboti prekybos analogiškomis motorinėmis transporto priemonėmis

2009 m. komunikate Komisija pažymėjo, kad tarpvalstybinės prekybos apsauga suteikė galimybę vartotojams pirkti bendrojoje rinkoje ir pasinaudoti tarp valstybių narių susidariusiais kainų skirtumais. Taigi, Komisija laikėsi nuomonės, jog šią vartotojų galimybę būtina išsaugoti ir reikia užtikrinti, kad platinimo susitarimais prekyba analogiškais produktais nebūtų ribojama.

Atsižvelgiant į NKI ir viešų konsultacijų respondentų nuomones per vertinimą nustatyta, kad šis **tikslas bent iš dalies pasiektas**, nes vartotojai apskritai gali pirkti motorines transporto priemones kitose valstybėse narėse be didelių kliūčių. Nors Komisija yra gavusi informacijos[35] ir oficialių skundų dėl tarpvalstybinės prekybos apribojimų, ji nenustatė, kad tiekėjai būtų sukėlę didelių kliūčių, dėl kurių reikėtų atlikti nuodugnų tyrimą.

Komisijos vertinimu, **šis tikslas tebėra aktualus** – tokią išvadą iš esmės patvirtino ir NKI bei viešų konsultacijų respondentai. Bendrosios rinkos apsauga ir skatinimas tebėra vienas iš svarbiausių Komisijos uždavinių[36]. Tam, kad atskiri vartotojai galėtų išnaudoti bendrosios rinkos teikiamą naudą, labai svarbu, kad jie galėtų pirkti produktus ir paslaugas kitose valstybėse nesusidurdami su dirbtinėmis kliūtimis. Po būsto motorinė

---

31 Tai ilgalaikės tendencijos tąsa. Žr. 2008 m. gegužės mėn. Komisijos vertinimo ataskaitos dėl Reglamento (EB) Nr. 1400/2002 taikymo motorinių transporto priemonių platinimo ir aptarnavimo srityse III skirsnį.

32 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 2 priedą.

33 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 4 priedą.

34 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 5 skirsnį ir 2 priedą.

35 Apie 25 proc. neoficialios informacijos, kurią Komisija gavo nuo 2010 m., buvo susijusi su prekybos analogiškais produktais apribojimais.

36 Naujojoje Europos pramonės strategijoje (COM(2020) 102, 2020 3 10) daugiausia dėmesio skiriama bendrajai rinkai, kuri yra vienas esminių Europos pramonės pertvarkymo elementų.

transporto priemonė yra brangiausia vidutinio vartotojo investicija, tad jei galimybė įsigyti transporto priemonę kitoje valstybėje bus ribojama, kils didelė žalos vartotojui rizika.

4. *Užtikrinti, kad nepriklausomi remontininkai galėtų konkuruoti su gamintojų įgaliotais remontininkų tinklais*

2009 m. komunikate Komisija pažymėjo, kad nepriklausomi remontininkai vartotojams yra alternatyvus jų motorinių transporto priemonių priežiūros kanalas ir yra labai svarbus konkurencijos šaltinis, o jų verslo modeliai ir veiklos išlaidos skiriasi nuo įgaliotųjų tinklų verslo modelių ir veiklos išlaidų. Nepriklausomų remontininkų galimybės konkuruoti priklauso nuo to, ar jie turi neribotą prieigą prie svarbiausių išteklių – atsarginių dalių, įrankių, mokymų ir techninės informacijos. Todėl manoma, kad šią prieigą būtina apsaugoti, taip pat būtina neleisti tiekėjams ir (arba) jų įgaliotiems remontininkams naudotis kitomis netiesioginėmis priemonėmis, kuriomis nepriklausomų remontininkų galimybės būtų ribojamos, pavyzdžiui, neleisti piktnaudžiauti garantijomis.

NKI ir viešų konsultacijų respondentai iš esmės patvirtino, kad **šis tikslas bent iš dalies pasiektas.** Nuo to laiko, kai Komisija 2007 m. priėmė keturis sprendimus dėl *techninės informacijos*[37] ir papildomose gairėse išdėstė pagal įgytą patirtį parengtas nuostatas, dėl šio aspekto rimtų skundų nebuvo gauta. Tačiau nepriklausomi veiklos vykdytojai, konkuruojantys su įgaliotaisiais remontininkais, vis dar praneša apie sunkumus, kurių patiria norėdami gauti transporto priemonių remontui reikalingų išteklių (pvz., kyla problemų norint gauti išsamią arba naujausią informaciją, ribojamos galimybės gauti transporto priemonės renkamus duomenis)[38]. Šią nuomonę patvirtina ir kai kurios NKI, taip pat nurodančios, kad nepriklausomiems remontininkams kyla sunkumų norint laiku gauti remontui ir techninei priežiūrai reikalingų išteklių. Kai kurios iš šių problemų gali būti susijusios su pačių veiklos vykdytojų (dažnai prižiūrinčių kelių prekių ženklų transporto priemones) verslo modeliais ir tuo, kad, norint gebėti remontuoti vis pažangesnių technologijų motorines transporto priemones, reikalingos vis didesnės investicijos, tačiau negalima atmesti ir prielaidos, kad kai kurių sunkumų gali būti patiriama dėl rinkų apribojimų.

Remiantis tuo, kas išdėstyta pirmiau, atlikus vertinimą padaryta išvada, kad **šis tikslas tebėra aktualus**, nes nepriklausomi remontininkai tebėra naudingi vartotojams, tačiau kai kurių rinkos dalyvių elgseną gali prireikti tikrinti nuodugniau, ypač turint galvoje nesenus rinkos pokyčius, susijusius su didesne prieigos prie duomenų svarba.

5. *Apsaugoti įgaliotųjų to paties prekių ženklo produktų remontininkų konkurenciją*

2009 m. komunikate Komisija laikėsi nuomonės, kad veiksminga konkurencija remonto ir techninės priežiūros rinkoje priklauso ne tik nuo nepriklausomų ir įgaliotųjų

[37] Žr. antimonopolinę bylą Nr. 39140 – *DaimlerChrysler*, antimonopolinę bylą Nr. 39141– *Fiat*, antimonopolinę bylą Nr. 39142 – *Toyota Motor Europe* ir antimonopolinę bylą Nr. 39143 - *Opel*.

[38] Apie 10 proc. neoficialios Komisijai nuo 2010 m. pateiktos informacijos buvo susijusi su prieigos prie remonto ir techninės priežiūros informacijos ir (arba) transporto priemonės duomenų apribojimais.

remontininkų konkurencinės sąveikos, bet ir nuo konkurencinės sąveikos įgaliotųjų remontininkų tinkle lygio. Tai ypač pasakytina apie naujesnių motorinių transporto priemonių savininkus, kurie dėl jų aptarnavimo dažniau kreipiasi į įgaliotuosius remontininkus. Taigi, Komisija padarė išvadą, kad tuo atveju, kai remontininkų veikla norintiems užsiimti subjektams yra taikomos kiekybinio pasirinktinio platinimo sąlygos (įskaitant įpareigojimą taip pat prekiauti naujomis motorinėmis transporto priemonėmis), susitarimai gali patekti į Sutarties 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį[39]. Kadangi daugumai įgaliotųjų remontininkų susitarimų bendrosios išimties nebuvo galima taikyti dėl juos sudariusių šalių užimamos rinkos dalies, remontininkų skaičiaus apribojimus reikėtų analizuoti atliekant atskirus savarankiškus vertinimus.

Atsižvelgiant į informaciją, kuri buvo surinkta atliekant vertinimą, ypač į NKI, taip pat suinteresuotųjų subjektų nuomones, darytina išvada, kad **šis tikslas bent jau iš dalies pasiektas**. Atliekant tyrimą buvo išsiaiškinta, kad apskritai 2007–2017 m. laikotarpiu įgaliotųjų remontininkų skaičius sumažėjo ir sutarčių tarp motorinių transporto priemonių gamintojų ir įgaliotųjų remontininkų iš viso sudaryta mažiau, tačiau Komisija, remdamasi savo patirtimi, nenustatė, kad tiekėjai laikėsi kokios nors bendros praktikos ir neleido į tinklą patekti remontininkų veikla norintiems užsiimti subjektams, kurie atitinka taikytinus kokybės kriterijus.

Remiantis NKI ir viešų konsultacijų respondentų pateikta informacija, per vertinimą nustatyta, kad **šis tikslas tebėra aktualus**, ypač dėl to, kad įgaliotieji tinklai ir toliau naudojasi gana didele įtaka rinkoje.

6. Neleisti riboti atsarginių dalių tiekėjų galimybių

2009 m. komunikate Komisija pažymėjo, kad motorinių transporto priemonių gamintojų parduodamų arba perparduodamų atsarginių dalių ir alternatyvių prekių ženklų atsarginių dalių kainos dažnai labai skiriasi. Galimybė įsigyti alternatyvių atsarginių dalių vartotojams labai naudinga – ir dėl pasirinkimo, ir dėl kainos. Taigi, Komisija laikėsi nuomonės, kad atsarginių dalių gamintojų galimybes patekti į motorinių transporto priemonių antrines rinkas būtina išsaugoti ir kad MTPBIR ypač svarbu nustatyti tris griežtus apribojimus ir taip užtikrinti, kad konkuruojančių prekių ženklų atsarginių dalių būtų galima įsigyti ir toliau.

Atsižvelgiant į NKI ir viešų konsultacijų respondentų nuomones per vertinimą nustatyta, kad **šis tikslas iš dalies pasiektas**. Pirma, remiantis Komisijos stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo patirtimi[40], pažymėtina, kad daugumai motorinių transporto priemonių techninei priežiūrai reikalingų dalių paprastai būna alternatyvų, o nepriklausomi remontininkai remontuodami savo klientų transporto priemones ir atlikdami jų techninę priežiūrą tokias dalis dažnai naudoja. Antra, nors kai kurie suinteresuotieji subjektai nurodė, kad nepriklausomi remontininkai vis dar patiria tam tikrų sunkumų, Komisija

39 Žr. Papildomų gairių 70 punktą.

40 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 4 priedą.

negavo jokių šios srities antimonopolinių skundų, iš kurių būtų galima spręsti apie didesnę tikimybę nustatyti Sutarties 101 straipsnio pažeidimų.

Dėl tolesnio šio tikslo aktualumo pažymėtina, kad atsarginių dalių rinkoms dažnai būna būdingi du lankstumą ribojantys veiksniai. Pirma, pagal originaliosios įrangos tiekėjų ir motorinių transporto priemonių gamintojų susitarimus šiems tiekėjams gali būti neleidžiama tiekti produktus į antrines rinkas tiesiogiai, konkuruojant su dalimis, kurios yra parduodamos transporto priemonių gamintojams, o vėliau perparduodamos kaip atsarginės, arba tokios jų galimybės gali būti ribojamos. Ypač pažymėtina, kad panašu, jog sektoriaus tiekėjai sudaro susitarimus dėl nuosavybės ir kartais iš originaliosios įrangos tiekėjų reikalauja perduoti intelektinės nuosavybės teises jų klientams. Antra, pagal originaliosios įrangos gamintojų ir įgaliotųjų remontininkų susitarimus remontininkai gali būti įpareigojami arba skatinami didžiąją dalį tiekiamų dalių pirkti tiesiogiai iš motorinių transporto priemonių gamintojo. Todėl atliekant vertinimą padaryta išvada, kad **šis tikslas tebėra aktualus**.

7. Išsaugoti Sutarties 101 straipsnio atgrasomąjį poveikį ir neleisti tiekėjams naudoti netiesioginio spaudimo ir grasinimo siekiant antikonkurencinių rezultatų

2009 m. komunikate Komisija nusprendė įtraukti priemonę, kurią ji pavadino „rėmimo priemone“, – nustatyti tikslą užtikrinti, kad tiekėjai nesivadovautų bendrąja išimtimi užtikrinamu saugaus uosto principu ir taip įvairiomis netiesioginio spaudimo priemonėmis bei grasinimais neslopintų nepriklausomos konkurenciją skatinančios įgaliotųjų prekybininkų ir remontininkų veiklos siekdami antikonkurencinių tikslų.

Atsižvelgiant į NKI bei viešų konsultacijų respondentų nuomones per vertinimą nustatyta, kad **šis tikslas, jei ne visiškai, tai bent iš dalies pasiektas**. Ypač pažymėtina, kad 2010–2020 m. laikotarpiu Komisija negavo jokių skundų, iš kurių būtų galima spręsti, kad tiekėjai sudarė kliūtis konkurenciją skatinančiam elgesiui darydami netiesioginį spaudimą arba grasindami prekybininkams ar remontininkams ir kad yra pagrindo atlikti nuodugnų tyrimą. Matyti, kad platintojai dažnai būna silpniausia susitarimų su tiekėjais šalis, kaip ir daugelyje ilgalaikio vartojimo prekių sektorių. Nors tai savaime konkurencijos nemažina ir nėra *prima facie* antikonkurencinio elgesio požymis, Komisija į tokį pusiausvyros sutrikimą vis tiek atsižvelgtų, jei gautų duomenų, kad tiekėjai darė tokį netiesioginį spaudimą arba grasino prekybininkams ar remontininkams. Šias pastabas, kad prekybininkų padėtis pagal sutartis būna palyginti silpnesnė, patvirtina keleto NKI ir viešų konsultacijų respondentų atsakymai, tačiau juose lyg ir nenurodoma, kad išnaudojant tokią silpnesnę padėtį ir siekiant apriboti konkurenciją skatinantį elgesį buvo daromas spaudimas arba grasinama.

Iš vertinimo rezultatų matyti, kad **šis tikslas galbūt nėra itin aktualus, ypač lengvųjų automobilių rinkose,** kuriose, kaip patvirtinta per tyrimą[41], vyksta sveika įvairių prekių ženklų tarpusavio konkurencija. Pirma, yra mažai požymių, kad tiekėjai, darydami

[41] Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 2 priedo 2 skirsnį.

spaudimą arba grasindami savo prekybininkams ir (arba) remontininkams, siekia antikonkurencinių rezultatų. Komisija, remdamasi savo patirtimi, kaip tik gali pažymėti, kad tiekėjų galimybė daryti įtaką savo prekybininkams ir (arba) remontininkams dažnai tik patvirtina, kad, kaip daugelis ilgalaikio naudojimo prekių platintojų, pastarieji daug investuoja į prekių ženklą, todėl nenori sukelti grėsmės šioms investicijoms, savo veiksmais prieštaraudami tam, ką laiko savo tiekėjų interesais. Tačiau, atsižvelgiant į kai kurių suinteresuotųjų subjektų pastabas dėl tam tikrų veiksmų, kurie, jų nuomone, gali būti laikomi netiesiogine priemone siekti antikonkurencinių rezultatų[42], gali tekti atlikti išsamesnę analizę, ar šis konkretus politikos tikslas tebėra aktualus.

Atliekant vertinimą taip pat analizuota, ar **kiti su konkurencija susiję tikslai galėtų būti aktualūs**, ypač turint galvoje neseniai rinkoje įvykusius pokyčius, susijusius su prieiga prie transporto priemonės renkamų duomenų ir tvarumo svarba.

Didelė dalis transporto priemonės renkamų duomenų arba iš jų gautos informacijos (pavyzdžiui, tai, kad transporto priemonėje yra tam tikras defektas arba kad reikia atlikti planinės priežiūros darbus) gali būti laikomi remontui ir techninei priežiūrai reikalingu esminės svarbos ištekliumi. Jeigu tokių duomenų arba informacijos iš kitų šaltinių gauti negalima ir jie yra suteikiami įgaliotiesiems remontininkams, jie turėtų būti vienodomis sąlygomis suteikiami ir su minėtais remontininkais konkuruojantiems nepriklausomiems veiklos vykdytojams. Tačiau atliekant vertinimą padaryta išvada, kad prieiga prie tokių duomenų, kaip ir prie kitų esminės svarbos išteklių, turėtų būti laikoma konkretaus tikslo sudaryti sąlygas nepriklausomiems remontininkams konkuruoti su gamintojų įgaliotųjų remontininkų tinklais dalimi, o ne atskiru tikslu.

Dėl tvarumo[43] pažymėtina, kad veiksmingiausias būdas, kaip konkurencijos taisyklės galėtų padėti pasiekti šiuos tikslus, yra užtikrinti veiksmingą konkurenciją – taip bus skatinamos inovacijos, taigi ir tvarių produktų ir paslaugų pasiūla. Pagal MTPBIR jau leidžiama visiems susitarimams, įskaitant tuos, kuriais siekiama tvarumo tikslų, taikyti išimtis, jeigu susitarimo šalių užimama rinkos dalis neviršija 30 proc. ribos[44] ir susitarime nėra griežtų apribojimų[45]. Jeigu rinkos dalis viršija 30 proc. ribą, susitarimui toliau bus taikoma individualaus vertinimo pagal Sutarties 101 straipsnio 3 dalį sąlyga.

Galiausiai dėl dabartinės MTPBIR materialinės taikymo srities[46] pažymėtina, kad ji buvo nustatyta 2010 m., atlikus visapusišką sektoriaus analizę, per kurią nustatyta, *inter alia*, kad keturratėms transporto priemonėms skirtų atsarginių dalių rinkoms[47] būdingas

---

42 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento 150 išnašą, 3 priedo 2.3.1 skirsnį (Konkrečių apribojimų buvimas), 3.3.2 skirsnį ir 6 priedo 1.9 skirsnį.

43 Keletas viešų konsultacijų respondentų nurodė, kad MTPBIR taikymas turėtų palengvinti tvarumo tikslų įgyvendinimą arba padėti juos pasiekti.

44 Žr. VBIR 3 straipsnį.

45 Žr. VBIR 4 straipsnį ir MTPBIR 5 straipsnį.

46 MTPBIR 1 straipsnio g punktas ir 4 straipsnis.

47 Tiksliau: i) originaliosios įrangos tiekėjų susitarimai su transporto priemonių gamintojais (pvz., vadinamieji susitarimai dėl nuosavybės) ir ii) įgaliotiesiems remontininkams taikomos paskatos didžiąją dalį atsarginių dalių pirkti tiesiogiai iš originaliosios įrangos gamintojų.

didelis nelankstumas[48]. Nors dauguma viešų konsultacijų respondentų mano, kad taikymo sritį reikėtų išplėsti, kad ji apimtų ir dvirates transporto priemones ir kai kurias transporto priemones, skirtas važinėti ne keliais (pvz., žemės ūkio techniką, traktorius, miškų transporto priemones, statybines transporto priemones), Komisija, remdamasi pastarojo dešimtmečio patirtimi, nepastebėjo jokių konkrečių požymių, kad toks nelankstumas būtų būdingas šiems produktams. Todėl, dabartiniu Komisijos vertinimu, **dabartinė taikymo sritis tebėra aktuali ir tinkama**. Tokios pat nuomonės laikosi ir dauguma NKI.

Todėl atliekant vertinimą nustatyta, kad taikant MTPBIR nustatytą tvarką keturi konkretūs jos tikslai buvo iš esmės pasiekti ir tebėra aktualūs. Vadinasi, MTPBIR nustatytos tvarkos **bendras tikslas**[49] taip pat **iš esmės buvo pasiektas ir tebėra aktualus**.

B. MTPBIR nustatytos tvarkos veiksmingumas ir darnumas

Atliekant vertinimą padaryta išvada, kad MTPBIR nustatyta tvarka buvo veiksminga ir kad išlaidos, kurios yra patiriamos vertinant, ar motorinių transporto priemonių sektoriuje sudaromi vertikalieji susitarimai atitinka Sutarties 101 straipsnį, yra proporcingos naudai, kurią suteikia MTPBIR nustatyta tvarka. Jei šios tvarkos nebūtų, išlaidos būtų buvusios didesnės. Atliekant vertinimą taip pat padaryta išvada, kad MTPBIR, VBIR, PG ir VAG nuostatos dera tiek šių dokumentų viduje, tiek tarpusavyje, tiek su kitais ES teisės aktais. Vis dėlto kai kurie suinteresuotieji subjektai mano, kad kai kuriose nustatytos tvarkos srityse, pavyzdžiui, atskiriant dvišalį ir daugiašalį elgesį, kai kalbama apie prieigą prie techninės informacijos, kai kuriose PG nuostatose, kuriose kalbama apie rinkos dalis, arba apibrėžiant atitinkamą motorinių transporto priemonių sektoriaus rinką trūksta nuoseklumo[50].

4. Bendras įvertinimas

Konkurencinė aplinka motorinių transporto priemonių sektoriuje nuo 2010 m. apskritai labai stipriai nepakito. Tačiau šiame sektoriuje šiuo metu jaučiamas didelis spaudimas prisitaikyti, o tai ypač lemia trys veiksniai. Pirma, vyksta technologinė pažanga, ypač ryšių technologijų srityje, ir didėja transporto priemonės renkamų duomenų svarba. Antra, nuolat reikalaujama, pavyzdžiui, ES darnaus ir išmanaus judumo strategijoje[51] ir

---

48 Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento „Būsimoji konkurencijos teisės sistema, taikytina motorinių transporto priemonių sektoriui. Poveikio vertinimas“ 64 ir paskesnes dalis ir tyrimo „Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002“ (liet. „Automobilių mažmeninės prekybos ir aptarnavimo rinkų raida pagal Reglamentą (EB) Nr. 1400/2002“) 4 skirsnį.

49 Išsaugoti Sutarties 101 straipsnio atgrasomąjį poveikį, sudarant palankesnes sąlygas Komisijai, NKI ir nacionaliniams teismams atlikti vykdymo užtikrinimo funkcijas, ir padėti verslo subjektams patiems įvertinti motorinių transporto priemonių sektoriuje sudaromus vertikaliuosius susitarimus.

50 Išsamesnės informacijos pateikta Komisijos tarnybų darbinio dokumento 6 priedo 4 skirsnyje.

51 Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, COM/2020/789 *final*.

Žaliojo kurso komunikate[52], mažinti išmetamų teršalų kiekį ir pereiti prie ekologiškesnių degalų bei elektrinės galios pavarų. Trečia, sektoriui tenka prisitaikyti prie pokovidinio pasaulio ir to, kad kai kurios judumo tendencijos tam tikra apimtimi galbūt pakito visam laikui. Todėl atrodo tikėtina, kad kai kuriose motorinių transporto priemonių sektoriaus dalyse ateinančiais metais vyks sparti raida, o tai padarys poveikį konkurencijos sąlygoms, tačiau kol kas šio poveikio kiekybiškai įvertinti neįmanoma.

Kalbant apie motorinių transporto priemonių platinimo rinkas, pažymėtina, kad iš turimos informacijos galima daryti išvadą, jog konkurencijos sąlygos priklauso nuo transporto priemonės tipo. Konkurencija lengvųjų automobilių sektoriuje yra aktyvi, o lengvųjų komercinės paskirties automobilių, vilkikų ir autobusų sektoriuje – ne tokia intensyvi.

Rinkos nepakankamumo požymių ar faktinės arba galimos žalos vartotojams požymių, kurie suteiktų pagrindo motorinių transporto priemonių platinimą atskirti nuo kitų ilgalaikio naudojimo prekių platinimo, šiuo metu nėra. Todėl motorinių transporto priemonių sektoriuje taikyti VBIR atrodo tikslinga.

Dėl motorinių transporto priemonių remonto rinkų pažymėtina, kad iš vertinimo rezultatų matyti, jog daugelis įgaliotųjų remontininkų vietos rinkoje turi nemažai įtakos (ypač turint galvoje jų užimamą didelę naujesnių lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinės paskirties automobilių remonto rinkos dalį), dėl to MTPBIR nustatytą rinkos dalies ribą padidinti, kad į ją patektų ir tokių remontininkų ir jų tiekėjų susitarimai, nebūtų saugu. Nors prekių ženklų vidaus konkurenciją įgaliotuosiuose tinkluose riboja griežti ir išsamūs kokybės kriterijai ir tai, kad įgaliotieji remontininkai privalo nemažai investuoti, nepriklausomi remontininkai ir toliau daro aktyvų konkurencinį spaudimą įgaliotiesiems remontininkams ir užtikrina, kad vartotojai turėtų tiek tiekimo, tiek kainos pasirinkimo galimybių. Šie veiklos vykdytojai tokį konkurencinį spaudimą toliau galės daryti tik tada, jei turės prieigą prie pagrindinių išteklių, t. y. atsarginių dalių, įrankių, mokymų, techninės informacijos ir transporto priemonės renkamos informacijos. Todėl dabartinė tvarka tebėra tinkama, tačiau ją gali tekti atnaujinti atsižvelgiant į technologinę pažangą.

Motorinių transporto priemonių atsarginių dalių rinkose pastebima nelanksčių sričių, kurios (netiesiogiai) mažina galutinių vartotojų pasirinkimo galimybes. Todėl šiuo etapu atrodo, kad speciali šioms rinkoms taikoma tvarka tebėra pagrįsta.

Apskritai dabartinė MTPBIR nustatyta tvarka pasiteisino kaip tinkama ir ją buvo galima pritaikyti prie įvairių aplinkybių. Todėl Komisija mano, kad šiuo metu iš esmės keisti esamų taisyklių nereikėtų. Tačiau ji taip pat pažymi, kad kai kurias nuostatas gali tekti atnaujinti, ypač tam, kad būtų atsižvelgta į prieigos prie duomenų svarbą, kurią ji greičiausiai įgys kaip konkurencijos veiksnys. Atsižvelgiant į šį vertinimą, gali tekti persvarstyti ir kai kuriuos konkrečius politinius dabartinės tvarkos tikslus.

5. Išvada

[52] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“, COM/2019/640.

Šioje ataskaitoje pateikti vertinimo, kaip veikia MTPBIR nustatyta tvarka, rezultatai. Ji jokiu atžvilgiu nedaro išankstinio poveikio Komisijos sprendimui, ar leisti, kad dabartiniame MTPBIR nustatytos tvarkos galiojimo laikotarpis baigtųsi 2023 m. gegužės 31 d.[53], ar šią tvarką atnaujinti arba pakoreguoti. Šiuo tikslu bus atsižvelgta ir į VBIR vertinimo išvadas.

[53] Jeigu dabartinis MTPBIR netektų galios, automatiškai būtų taikomas VBIR.