



GYAKRAN FELTETT KÉRDÉSEK A TRÖSZTELLENES UNIÓS SZABÁLYOKNAK A GÉPJÁRMŰÁGAZATBAN VALÓ ALKALMAZÁSÁVAL KAPCSOLATBAN

2012. augusztus 27

A gépjárművekre vonatkozó új csoportmentességi rendelet¹ és a kiegészítő iránymutatás² elfogadása óta a Bizottság szolgálataihoz számos kérdés érkezett az új szabályozási keretnek a gépjárművek forgalmazására és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására történő alkalmazásával kapcsolatban. Az ezek közül gyakran ismételt, vagy egyébként valószínűleg szélesebb érdeklődésre számot tartó kérdéseket az alábbiakban a válaszokkal és a magyarázatokkal együtt összefoglaljuk.

A gyakran ismételt kérdések ezen összefoglalója (a továbbiakban: GYIK) kiegészíteni, és nem helyettesíteni kívánja a kiegészítő iránymutatást. A GYIK célja különösen, hogy segítséget nyújtson az ágazatban működő társaságok és magánszemélyek, valamint a jogi szakemberek számára annak megértésében, hogy a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága hogyan közelíti meg a gépjárműpiacokat érintő egyes konkrét kérdéseket³. A GYIK-nek nem célja, hogy jogi állásfoglalást tegyen, és nem érinti az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 101. és 102. cikkének az Európai Unió bíróságai általi értelmezését. Végül a GYIK nem érinti a 101.

¹ A Bizottság 461/2010/EU rendelete (2010. május 27.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról (HL L 129., 2010.5.28., 52. o.); lásd: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:HU:PDF>.

² A gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás (HL C 138., 2010.5.28., 16. o.); lásd: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:HU:PDF>.

³ A GYIK tárgyát a gépjárműágazaton belüli olyan konkrét korlátozások képezik, amelyek következtében – bizonyos körülmények fennállása esetén – a járműgyártó és annak szerződéses márkakereskedője vagy javítóműhelyei közötti (vagy adott esetben a pótalkatrészek, a gépjármű első összeszereléséhez felhasznált alkatrészek, javítószerszámok vagy diagnosztikai, illetve egyéb berendezések szállítóival kötött) megállapodás sérti az EU versenyjogi szabályait. Ennek általában az az oka, hogy: (1) a szóban forgó korlátozás valószínűsíthetően versenyellenes hatásokat idéz elő a gépjárműszállító és annak márkakereskedői vagy szerződéses javítóműhelyei és pótalkatrész-forgalmazói közötti megállapodások esetében, vagy felerősíti e hatásokat, és emiatt e megállapodások az EUMSZ 101. cikkének (1) bekezdésébe ütköznek; (2) a szóban forgó megállapodások a szállító piaci részesedése miatt valószínűleg nem részesülnek csoportmentességben, valamint (3) e megállapodásokra valószínűleg egyedileg sem alkalmazható az EUMSZ 101. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kivétel. Bizonyos egyéb esetekben az e GYIK-ben említett egyes konkrét magatartások az EUMSZ 102. cikke értelmében a vállalkozások erőfölénnyel való visszaélésére vonatkozó tilalom megsértésének minősülhetnek. Végül a GYIK utal azokra a magatartásokra vagy megállapodásokra is, amelyek valószínűsíthetően nem sértik az EU versenyjogi szabályait. Az említett szabályok alkalmazását végső soron mindig az adott esetben kell megítélni, tekintettel annak konkrét ténybeli és jogi körülményeire.

és 102. cikknek az egyes esetek konkrét körülményeire történő, Bizottság általi alkalmazását.

A GYIK több általános témakört ölel fel, nevezetesen a jótállási kötelezettség teljesítését, a lízingszerződés alapján végzett szervizelést, a pótalkatrészek szállítását, a szerszámok használatát/vásárlását, a műszaki információkhoz való hozzáférést és a szerződéses javítóműhely-hálózatokhoz való hozzáférést.

JÓTÁLLÁS

A kiegészítő iránymutatás által rögzített általános elv értelmében ahhoz, hogy a minőségi szelektív forgalmazási megállapodások az uniós versenyszabályok által biztosított mentességben részesüljenek, a járműgyártót terhelő jótállás feltételeként nem írható elő az, hogy a végső felhasználó az egyébként nem garanciális javítási és karbantartási munkákat is csak a jármű gyártójának szerződéses javítóműhely-hálózatán belül végeztetheti el⁴. Emellett a jótállási feltételek azt sem írhatják elő, hogy a jótállás által nem fedezett alkatrészcserek esetében márkaalkatrészeket kell felhasználni. Amennyiben fennállnak ilyen korlátozások – melyek két típusára a GYIK további részeiben szerviz-, illetve alkatrész-korlátozásként hivatkozunk –, úgy a járműgyártó és annak szerződéses márkakereskedői vagy javítóműhelyei közötti megállapodás valószínűsíthetően sérti az EU versenyjogi szabályait. Ezen általános elv indoka az, hogy az ilyen magatartás a független javítóműhelyek kizárását vagy az alternatív pótalkatrész-gyártási és -forgalmazási csatornák elzárását eredményezheti, ami végső soron befolyásolhatja a fogyasztók által a javítási és karbantartási szolgáltatásokért fizetett árat.

Ezen általános elv alkalmazási köre mellett azzal kapcsolatban is kérdések merültek fel, hogy az elv bizonyos körülmények fennállása esetén alkalmazandó-e. Kérdések merültek fel továbbá azt illetően, hogy megtagadható-e a jótállás a fogyasztótól, ha a gépjárművet másik uniós tagállamban vásárolta szerződéses márkakereskedőtől?

A lentiekben adott válaszok nem érintik a nemzeti fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazását, amelyek meghatározott kötelezettségeket írhatnak elő és meghatározott jogokat keletkeztethetnek. Nem vonatkoznak továbbá az olyan méltányossági rendszerekre, amelyekben a gépjárműszállító⁵ arra utasítja márkakereskedőit, hogy bizonyos hibákat a jótállási határidő lejártá után is ingyenesen javítsanak ki.

1. Füg-g-e a szerviz- vagy alkatrész-korlátozások megítélése attól, hogy azokat az adásvételi szerződés, vagy pedig a szerviz- vagy garanciakönyv tartalmazza? ⁶

Nem. A gyakorlatban előfordulhat, hogy a szerviz- vagy alkatrész-korlátozásokat nem az adásvételi szerződés, hanem egy külön dokumentum – például a szerviz- vagy

⁴ Lásd a fenti 1. lábjegyzetben említett kiegészítő iránymutatás (69) pontját.

⁵ E dokumentumban a „gépjárműszállító” kifejezés rendszerint a jármű gyártójára (gyártóira) utal, de a szövegkörnyezettől függően adott esetben magában foglalhatja a piaci szereplők egyéb kategóriáit – például az importőröket vagy (a többi márkakereskedőhöz képest) a fő márkakereskedőket – is.

⁶ Az 1–3. kérdés abból indul ki, hogy az adásvételi szerződés aláírása vagy a garanciakönyvnek a végső fogyasztó részére történő átadása a gyártó és a márkakereskedő közötti megállapodás részét képezi vagy ahhoz kapcsolódik, és ily módon az EUMSZ 101. cikke alapján vizsgálható. Ezek a kérdések nem térnek ki arra a helyzetre, amikor a márkakereskedő a gyártó cégcsoportjához tartozik (például a gyártó leányvállalata).

garanciakönyv – tartalmazza. E korlátozások megítélését főszabály szerint nem érinti az, hogy melyik dokumentumban szerepelnek.

Valószínűsíthető, hogy a korlátozás – függetlenül attól, hogy mely dokumentumban kötötték ki – azt a képzetet kelti a fogyasztókban, hogy független javítóműhelyben elvégzett szervizelési munkák, illetve alternatív pótalkatrészek felhasználása esetén a jótállás érvényét veszti. Ez viszont valószínűleg kizárja ezeket a szereplőket a versenyből, vagy elzárja a pótalkatrész-forgalmazás alternatív csatornáit.

2. Változtat-e a szerviz- vagy alkatrész-korlátozások megítélésén az, ha azokat a jármű értékesítéskor vagy röviddel azt követően a szerződéses hálózat által vállalt meghosszabbított jótállás feltételeként kötik ki?

Nem. Az, hogy a szerviz- vagy alkatrész-korlátozásokat nem a gépjárműszállító jótállásának, hanem a szerződéses hálózat által a jármű értékesítéskor (vagy röviddel azt követően) vállalt meghosszabbított jótállásnak a feltételeként kötik ki, általában nem változtat az említett korlátozások megítélésén.

A járműgyártókhoz vagy importöreikhez hasonlóan egy szelektív forgalmazási rendszeren belül a márkakereskedők és a szerződéses javítóműhelyek is egy szerződéses hálózat tagjai. Ha a tagok jótállási rendszer fenntartásában állapodnak meg, és a szóban forgó jótállás szerviz- vagy alkatrész-korlátozást tartalmaz, ez valószínűleg kizárja a versenyből a független javítóműhelyeket, vagy elzárja az alternatív pótalkatrész-forgalmazási csatornákat. Ezért a jótállási rendszer valószínűsíthetően versenyellenes hatásokat idéz elő a gépjárműszállító és annak szerződéses javítóműhelyei és pótalkatrész-forgalmazói közötti megállapodások esetében, vagy felerősíti e hatásokat.

3. Változtat-e a szerviz- vagy alkatrész-korlátozások megítélésén az, ha azokat a gépjárműszállító által (vagy a szerződéses hálózat által a jármű értékesítéskor vagy röviddel azt követően) egy harmadik félen – például biztosítón – keresztül vállalt, meghosszabbított jótállás feltételeként kötik ki?

Nem. Az, hogy a gépjárműszállító (vagy szerződéses hálózatának tagjai) a jármű értékesítéskor vagy röviddel azt követően harmadik félen (tipikusan biztosítón) keresztül vállalja a szerviz- vagy alkatrész-korlátozást tartalmazó jótállást (lásd a fenti 2. kérdést), főszabály szerint nem befolyásolja az említett korlátozások megítélését.

Az, hogy a szerviz- vagy alkatrész-korlátozást tartalmazó, meghosszabbított jótállást harmadik félen keresztül vállalják, nem változtat a kiegészítő iránymutatásban szereplő elemzésen. A döntő elem az, hogy a szerviz- vagy alkatrész-korlátozás a szelektív forgalmazási megállapodások hálózatához tartozó egy vagy több fél befolyása alá tartozó tényező-e⁷, és ezért végrehajtása valószínűsíthetően kizárja-e a versenyből a független javítóműhelyeket vagy elzárja-e a pótalkatrész-forgalmazás alternatív csatornáit.

⁷ Általánosságban véve nem valószínű, hogy az ilyen szerviz- vagy alkatrész-korlátozások bármilyen előnnyel járnának a biztosítótársaság számára.

4. Változtat-e a szerviz- vagy alkatrész-korlátozások megítélésén az, ha ezeket a korlátozásokat a fogyasztó által szerződéses javítóműhelytől vagy a gépjárműszállítótól évekkal a jármű megvásárlása után vásárolt, „meghosszabbított” jótállás feltételeként kötik ki?

Igen. Egy ilyen jótállás általában valószínűleg nem eredményezi az EU versenyjogi szabályainak megsértését.

A szerződéses márkakereskedők évekkal a járművásárlás után már nem élveznek ugyanolyan kiemelt hozzáférést az ügyfelekhez, mint röviddel a vásárlást követően. Következésképpen kevésbé valószínű, hogy a meghosszabbított jótállást vállaló egyéb szereplők – például a független javítóműhelyláncok és a biztosítótársaságok – olyan jelentős korlátokkal kerülnének szembe, amelyek megakadályoznák, hogy termékeiket a járműtulajdonosoknak kínálják. Ilyen körülmények között valószínűtlennek tűnik, hogy a független javítóműhelyeknek jelentős kizárási hatással kellene számolniuk, még akkor is, ha a személygépkocsira vonatkozóan a gépjárműszállítók vagy szerződéses hálózataik által vállalt jótállás szerviz- vagy alkatrész-korlátozásokat tartalmazott⁸.

5. Szükséges-e, hogy a fogyasztót jótállás illesse meg egy olyan járműre vonatkozóan, amelyet egy másik uniós tagállamban vásárolt egy szerződéses márkakereskedőtől?

Igen, noha a jótállás alkalmazási körére vonatkozhatnak bizonyos korlátozások.

Ha a gépjárműszállítók nem teljesítik jótállási kötelezettségüket a fogyasztók által szerződéses márkakereskedőtől másik tagállamban vásárolt járművekre vonatkozóan, vagy szerződésben nem kötelezik arra szerződéses javítóműhelyeiket, hogy a járműveken jótállási munkákat végezzenek el, ez az értékesítés korlátozásának minősül, és a szóban forgó szelektív forgalmazási megállapodások valószínűleg ellentétesek az EU versenyjogi szabályaival⁹.

Ugyanez vonatkozik a termékvisszahívás következtében elvégzett ingyenes szervizelésre vagy egyéb munkákra is¹⁰. Az indokoláson nem változtat az, ha a

⁸ Ezért nem valószínű, hogy az ilyen jótállás következtében a szóban forgó szelektív forgalmazási megállapodások az EUMSZ 101. cikkébe ütköznenek.

⁹ Ezek a megállapodások valószínűleg sérteni fogják az EUMSZ 101. cikkét. Továbbá valószínűleg nem fognak mentességben részesülni az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 330/2010/EU rendelet (HL L 102., 2010.4.23., 1. o.) alapján sem, mert a szóban forgó rendelkezések a rendelet 4. cikkének b), illetve c) pontja értelmében az értékesítés korlátozásának minősülnének; lásd: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:HU:PDF>. Lásd még a vertikális korlátozásokról szóló iránymutatás (HL C 130., 2010.5.19.) (50) pontját, és különösen 4. lábjegyzetét: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:HU:PDF>. Végül valószínűleg nem vonatkozik rájuk az EUMSZ 101. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kivétel sem. Lásd még az Európai Unió Bíróságának a 31/85. sz., *ETA Fabriques d'Ebauches kontra SA DK Investment és társai* ügyben 1985. december 10-én hozott ítéletét.

¹⁰ Ha a fogyasztó által szerződéses márkakereskedőtől egy másik tagállamban vásárolt járműveken a járműgyártók nem végzik el a termékvisszahívás következtében szükségessé vált ingyenes szervizelést vagy egyéb munkákat, vagy szerződéssel nem kötelezik szerződéses javítóműhelyeiket

fogyasztó megbízott közvetítőn keresztül vásárolta a járművet. Szükséges továbbá, hogy a szerződéses márkakereskedőtől más tagállamokban vásárolt járművekre vonatkozó jótállás esetében ne legyenek olyan további adminisztratív eljárások, amelyek az elvégzendő munka késedelméhez vezetnek.

Meg kell azonban jegyezni, hogy a jótállási feltételek tagállamonként változhatnak, és hogy a gépjárműszállítók a jármű ajánlott vételárának megállapításakor rendszerint figyelembe veszik a meghatározott jótállási feltételek betartásával járó költségeket. A jármű exportálása esetén a gépjárműszállító jogszerűen alkalmazhatja a járműre vonatkozó eredeti jótállás feltételeit, így tehát nem lesz köteles olyan kedvezőbb jótállási feltételek alkalmazására, amelyek adott esetben az importáló tagállamban értékesített járművek esetében irányadóak lehetnek.

Azt is meg kell jegyezni, hogy ha a fogyasztó külön fizetett egy mobilitási garanciáért, ennek alkalmazási köre egy meghatározott tagállam területére korlátozható.

6. Változtat-e az alkatrész-korlátozás megítélésén az, ha a jótállás által nem fedezett munkák esetében a jármű gyártója egy meghatározott szállítótól származó pótalkatrész (például kenőanyag) használatát írja elő (a saját márkájához tartozó pótalkatrészek használatának kikötése helyett)?

Általában nem. Egy ilyen korlátozás valószínűleg az EU versenyjogi szabályainak megsértését eredményezi.

Hasonlóan az olyan alkatrész-korlátozáshoz, amely a jótállás feltételeként a járműgyártó márkájához tartozó pótalkatrészek használatát írja elő, az olyan alkatrész-korlátozás, amely (puszta ajánlás helyett) előírja egy meghatározott gyártótól származó pótalkatrészek használatát, valószínűleg elzárja a pótalkatrész-forgalmazás alternatív csatornáit.

A járműgyártó azonban jogszerűen megtagadhatja a jótállás teljesítését azon az alapon, hogy a szóban forgó igényt megalapozó helyzet ok-okozati összefüggésben áll egy másik szállító által szolgáltatott konkrét pótalkatrész hibájával.

LÍZING

A cégek közötti lízingszerződésekre nem alkalmazandók a vertikális megállapodásokra vonatkozó általános uniós szabályok¹¹. Nem terjed ki rájuk a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet hatálya sem¹². Ami a lízingtársaságok és a magánszemély autósok közötti megállapodásokat illeti, ezek nem tartoznak az EUMSZ 101. cikkének hatálya alá.

Mindazonáltal gyakran felmerül a következő kérdés.

arra, hogy ezeken a járműveken végezzék el a termékvisszahívással kapcsolatos szervizelést, ez szintén az értékesítés korlátozásának minősül, és a szóban forgó szelektív forgalmazási megállapodások valószínűleg ellentétesek az EU versenyjogi szabályaival.

¹¹ A vertikális korlátozásokról szóló iránymutatás (26) pontja, lásd a 9. lábjegyzetet.

¹² Lásd a rendelet 2. cikkét.

7. Amennyiben egy járművet a gépjárműszállítóhoz kapcsolódó társaságtól lízingelnek, úgy kikötheti-e ez a társaság azt, hogy a szervizelést a gépjárműszállító szerződéses hálózatán belül kell, és/vagy kizárólag a gépjárműszállító márkájához tartozó alkatrészek felhasználásával lehet elvégezni?

Igen, kivéve, ha biztos (illetve mindaddig, amíg nem biztos) az, hogy a szerződés lejártakor vagy a lízingelési időszak végén a lízingbe vevő meg fogja szerezni a jármű tulajdonjogát.

Amíg nem biztos az, hogy a lízingbe vevő meg fogja szerezni a jármű tulajdonjogát, a lízingtársaságnak elvben érdeke fog fűződni a jármű maradványértékének megőrzéséhez. Ezért joga lehet ahhoz, hogy magasabban állapítsa meg a jármű értékét, ha annak karbantartását mindig a szerződéses javítóműhely-hálózatban, kizárólag a gépjárműszállító márkájához tartozó alkatrészek felhasználásával végezték.

Ezzel szemben ha biztos a tulajdonjog átszállása (akár azért, mert a szerződésben vagy a vonatkozó jogszabályokban szerepel ez a kikötés, akár azért, mert a lízingbe vevő úgy döntött, hogy élni kíván erre irányuló vételi jogával), a lízingtársaságnak elvben nem fűződhet olyan érdeke a jármű maradványértékéhez, amely arra jogosítaná őt, hogy korlátozásokat vezessen be a lízingbe vevővel szemben a független javítóműhelyek szervizszolgáltatásainak igénybevételére vagy az alternatív pótalkatrészek használatára vonatkozóan. E tekintetben a lízingtársaság rendszerint ugyanolyan helyzetben van, mint ha tipikus adásvételi szerződést kötött volna.

PÓTALKATRÉSZEK

A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet három ágazatspecifikus, különösen súlyos korlátozást is tartalmaz a pótalkatrészek szállítását illetően¹³. Bizonyos kérdések azonban ismételten felmerülnek az alkatrészek független és szerződéses javítóműhelyek részére történő szállításával kapcsolatban.

8. A saját előállítású alkatrészekre¹⁴ vonatkozó előnyök vagy kedvezmények feltételül szabhatja-e a gépjárműszállító azt, hogy a javítóműhelyek tőle szerezzék be az egyéb alkatrészeket is?

Ezt a kérdést sem a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet, sem a kiegészítő iránymutatás nem tárgyalja. Bizonyos körülmények között a feltételes kedvezmények erőfölénnyel való visszaélésnek minősülhetnek, így az EU versenyjogi szabályainak megsértését eredményezhetik.

Az előnyök és kedvezmények rendszerei a legtöbb esetben olyan jogszerű és valószínűleg a versenyt támogató eszközök, amelyek arra kívánják ösztönözni a javítóműhelyeket, hogy többet értékesítsenek a szóban forgó márka alkatrészeiből.

¹³ Lásd a rendelet 5. cikkét.

¹⁴ Saját előállítású alkatrészek azok az alkatrészek, amelyek csak a gépjárműgyártótól vagy szerződéses hálózatának tagjaitól szerezhetők be; lásd a kiegészítő iránymutatás (22) pontját. Lásd a fenti 1. lábjegyzetet.

Ügyelni kell azonban a saját előállítású alkatrészekre, amelyek tekintetében a gépjárműszállító erőfölényben van. Ha az ezen alkatrészekre vonatkozó előnyöket vagy kedvezményeket attól teszik függővé, hogy a javítóműhely az egyéb alkatrészeket is a gépjárműszállítótól vásárolja, ez azt is jelenthetné, hogy a gépjárműszállító kiterjeszti az egyik piacon fennálló erőfölényét annak érdekében, hogy a másik piacon visszaélészerűen előnyt szerezzen¹⁵.

9. Kötelezheti-e a gépjárműszállító a szerződéses javítóműhelyeit arra, hogy más márkák alkatrészeit a saját márkájának alkatrészeitől elkülönítve tárolja?

Általában igen, mindaddig, amíg ez a szóban forgó javítóműhelyek számára nem nehezíti meg indokolatlanul más márkák alkatrészeinek használatát.

A gépjárműszállítónak jogos érdeke fűződhet annak biztosításához, hogy a szerződéses javítóműhelyek rendszerezett módon tárolják a pótalkatrészeket. Ugyanis ha a szükséges alkatrészek megfelelő módon rendelkezésre állnak, ez befolyásolhatja a márka fogyasztó általi észlelését. A gépjárműszállítónak jogos érdeke fűződhet továbbá annak biztosításához is, hogy tévedésből ne használják más márkák alkatrészeit az olyan garanciális javításokhoz vagy szervizelési csomagokhoz, amelyek költségeit ők állják.

Az ilyen típusú előírások azonban indokolatlanul nem nehezíthetik meg a készletgazdálkodást, nem növelhetik a tároláshoz szükséges területet, és a hozzáférést sem gátolhatják olyan mértékben, amely visszatartaná a javítóműhelyeket más márkák alkatrészeinek használatától¹⁶. Nem indokolható korlátozást jelent például az, ha a gépjárműszállító azt írja elő a javítóműhelyei számára, hogy ezeket az alkatrészeket külön helyiségben, vagy a munkaállomásokon kívül tárolják.

10. Megtagadhatja-e a szerződéses javítóműhely, hogy független javítóműhelyeknek szállítson saját előállítású alkatrészeket?

Általában igen. Valószínűleg nem sértené az EU versenyjogi szabályait az, ha egy szerződéses javítóműhely saját indíttatásból megtagadná a pótalkatrészek független javítóműhelyek részére történő szállítását.

A legtöbb esetben a szerződéses javítóműhelyek érdekében áll, hogy pótalkatrészeket adjanak el a független javítóműhelyeknek, mert ennek során árrést alkalmaznak.

Ha egy szerződéses javítóműhely valamely okból saját indíttatásból úgy döntene, hogy független javítóműhelyeknek nem ad el saját előállítású alkatrészeket, ez

¹⁵ Ez az EUMSZ 102. cikkének megsértését jelentené. Az EUMSZ 102. cikkének alkalmazására vonatkozóan a következő bizottsági közleményben található általános útmutató: Iránymutatás az EK-Szerződés 82. cikkének az erőfölényben lévő vállalkozások versenykorlátozó visszaélő magatartására történő alkalmazásával kapcsolatos bizottsági jogérvényesítési prioritásokról (HL C 45., 2009.2.24., 7. o.); lásd: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:HU:PDF>. Lásd különösen az árukapcsolásról és a csomagban történő eladásról szóló szakaszt.

¹⁶ Az ilyen hatással járó követelmények adott esetben olyan közvetlen versenytilalmi kötelezettségnek minősülhetnek, amelyek hatását a vertikális korlátozásokról szóló iránymutatás alapján kell értékelni. Lásd a fenti 9. lábjegyzetet.

valószínűleg nem sértené az EU versenyjogi szabályait¹⁷. A független javítóműhelyek rendszerint másik szerződéses javítóműhelyhez tudnak fordulni a saját előállítású alkatrészek megvásárlása érdekében.

Amennyiben azonban egy szelektív forgalmazási rendszer tagjai abban állapodnának meg egymással, hogy nem értékesítenek saját előállítású alkatrészeket független javítóműhelyek számára, úgy a szóban forgó megállapodás valószínűleg versenyellenes lenne¹⁸.

11. Milyen körülmények között lenne köteles egy gépjárműszállító arra, hogy független javítóműhelyek számára közvetlenül szállítson pótalkatrészeket?

Amennyiben a független javítóműhelyek számára általános nehézségekkel jár, hogy saját előállítású pótalkatrészeket szerezzenek be az ilyen alkatrészek szerződéses forgalmazóitól, úgy az EU versenyjogi szabályainak megsértését eredményezheti az, ha a gépjárműszállító nem szállít közvetlenül ilyen alkatrészeket.

A gépjárműszállítók látják el szerződéses javítóműhelyeiket a saját márkájukhoz tartozó járművek javítási és karbantartási munkáinak elvégzéséhez szükséges alkatrészek teljes skálájával, és a javítóműhelyek és a forgalmazók is csak tőlük tudnak beszerezni bizonyos alkatrészeket. Ha a független javítóműhelyek e saját előállítású alkatrészeket nem tudják szerződéses forgalmazóktól beszerezni, és a gépjárműszállító megtagadja a független javítóműhelyek részére történő közvetlen szállítást, ez erősítheti a szerződéses javítóműhelyekkel és/vagy alkatrész-forgalmazókkal kötött megállapodásaiból eredő lehetséges negatív hatásokat¹⁹. Konkrétan: a saját előállítású alkatrészekhez való hozzáférés hiánya következtében gyengülhet a független szereplők piaci helyzete, végső soron a fogyasztók sérelmét eredményezve.

12. Megakadályozhatja-e a gépjárműszállító, hogy szerződéses alkatrész-forgalmazási hálózatának tagja olyan független javítóműhelyek számára értékesítsen pótalkatrészeket, amelyek közvetítőként független pótalkatrész-forgalmazókat vesznek igénybe?

Általában nem. Ha egy szerződéses pótalkatrész-forgalmazó saját indítatásból úgy dönt, hogy nem értékesít olyan független javítóműhelyeknek, amelyek közvetítőt vesznek igénybe, ez nem sérti az EU versenyjogi szabályait. Amennyiben azonban a

¹⁷ Az EUMSZ 101. cikkének alkalmazása nem merülne fel, mivel a pótalkatrészek eladásának megtagadásáról szóló döntés nem megállapodásból származna. Az EUMSZ 102. cikke általában nem lenne alkalmazandó, mert valószínűtlen, hogy a szóban forgó szerződéses javítóműhely erőfölényben lévőnek minősülhetne.

¹⁸ Nagyon valószínű, hogy egy ilyen megállapodás sértené az EUMSZ 101. cikkét. Azt is meg kell jegyezni, hogy ha a szállító tiltja, hogy szerződéses hálózatának tagja független javítóműhelyek számára pótalkatrészeket értékesítsen, ez különösen súlyos korlátozásnak minősül (lásd a 461/2010/EU rendelet 5. cikkének a) pontját; lásd a fenti 1. lábjegyzetet), és ezért valószínűleg sérti az EUMSZ 101. cikkét is.

¹⁹ Ennek következtében a megállapodások az EUMSZ 101. cikkének hatálya alá tartoznának. Ha a szóban forgó alkatrészek nem lennének beszerezhetők a szerződéses pótalkatrész-forgalmazóktól, az ilyen alkatrészek értékesítésének megtagadása bizonyos körülmények fennállása esetén sértheti az EUMSZ 102. cikkét.

gépjárműszállító arra utasítaná forgalmazóit, hogy közvetítón keresztül ne végezzenek értékesítést, úgy forgalmazási megállapodásai valószínűleg sértenék az EU versenyjogi szabályait.

A legtöbb gépjárműszállító minőségi szelektív forgalmazási rendszert működtet a pótalkatrészek értékesítésére. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet alkalmazásában a független javítóműhelyeket kell a pótalkatrészek végső felhasználóinak tekinteni²⁰. Amennyiben egy gépjárműszállító a szerződéses forgalmazói számára meg kívánná tiltani a közvetítő útján eljáró ilyen javítóműhelyek részére történő értékesítést, úgy ez a passzív eladások versenyellenes korlátozása lenne.

A közvetítőket főszabály szerint a szerződő félhez tartozónak kell tekinteni. Ahhoz azonban, hogy az illető közvetítőnek minősüljön, utasítással kell rendelkeznie egy konkrét rendelési tétel megvásárlására, és nem kereskedhet olyan alkatrészekkel, amelyeket a szelektív forgalmazási rendszer tagjaitól vásárolt. A gépjárműszállító jogszerűen utasíthatja az ilyen rendszer tagjait arra, hogy ne értékesítsenek olyan társaságok részére, amelyek viszonteladásra szánják a szóban forgó alkatrészeket.

ELEKTRONIKUS ESZKÖZÖK

Az elektronikus diagnosztikai és egyéb, javításhoz szükséges szerszámoknak két kategóriája van a piacon: a harmadik fél által gyártott, de a gépjárműgyártó által forgalmazott márkaszpecifikus szerszámok, valamint az egyéb olyan szerszámok, amelyeket több járműmárka javításához terveztek. Mindkét csoporttal kapcsolatban merült fel kérdés.

13. A gépjárműgyártó és szerződéses javítóhálózatának tagjai közötti megállapodások kiköthetik-e azt, hogy utóbbiak kötelesek meghatározott elektronikus diagnosztikai vagy egyéb, javításhoz szükséges szerszámokat vagy berendezéseket használni a járművek javításához, szervizeléséhez és karbantartásához, még akkor is, ha az ezekkel egyenértékű szerszámok vagy berendezések más forrásokból beszerezhetők?

Általában igen. Egy ilyen korlátozás valószínűleg nem eredményezi az EU versenyjogi szabályainak megsértését²¹.

Méretgazdaságossági okok is szerepet kaphatnak, ha a gépjárműgyártó abban állapodik meg a szerszámgyártóval, hogy teljes szerződéses javítóműhely-hálózatának ugyanazon eszközt vagy eszközöket kell használnia. Valószínű az is, hogy közös eszköz használata esetén a műszaki problémákra adandó közös megoldások is könnyebben megtalálhatók. Emellett a képzést is megkönnyítheti, ha valamennyi szakember ugyanazt az eszközt használja. Ezért annak kikötése, hogy

²⁰ Lásd a rendelet 5. cikkének a) pontját. Lásd a fenti 1. lábjegyzetet.

²¹ A kiegészítő iránymutatás (lásd a fenti 1. lábjegyzetet) pontosítja a szerszámgyártók és a gépjárműszállítók közötti kapcsolatot. Lásd különösen a (23) és (24) pontot.

egy szerződéses javítóműhelynek hozzáféréssel kell rendelkeznie egy meghatározott eszközhöz, a legtöbb esetben valószínűleg elfogadható minőségi feltétel²².

14. A műszaki információkhoz való hozzáféréssel kapcsolatban a kiegészítő iránymutatásban szereplő útmutató vonatkozik-e az olyan szerszámgyártókra is, akik azért szeretnének hozzáférni az ilyen információkhoz, hogy több márka javításához is használható szerszámokat gyártsanak?

Nem. Annak vizsgálatakor, hogy a műszaki információk visszatartása valószínűleg sérti-e az EU versenyszabályait, a kiegészítő iránymutatás különbséget tesz azon műszaki információk között, amelyeket végső soron gépjárművek javításához és karbantartásához fognak felhasználni, valamint azon műszaki információk között, amelyeket más célra, például szerszámok gyártásához használnak fel²³.

A független javítóműhelyeknek a műszaki információkhoz és szerszámokhoz való hozzáférést illetően a kiegészítő iránymutatás meg kívánja akadályozni, hogy a gépjárműgyártók megkülönböztetést alkalmazzanak saját szerződéses javítóműhelyeik és a független javítóműhelyek között az olyan alapvető jelentőségű feltételek biztosítása tekintetében, amelyek teljes egészében a gépjárműgyártó befolyása alá tartoznak, és amelyek más forrásból nem érhetők el²⁴. A kiegészítő iránymutatás célja tehát annak biztosítása, hogy a független javítóműhelyek ugyanolyan feltételekkel férjenek hozzá a javításhoz szükséges márkaszpecifikus szerszámokhoz, mint a szerződéses hálózatok tagjai.

A gépjárműgyártó és a szerszámgyártó közötti megállapodások az EU általános versenyszabályainak hatálya alá tartoznak, és ennek megfelelően kell őket elbírálni²⁵.

A MŰSZAKI INFORMÁCIÓKHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

A kiegészítő iránymutatásban szereplő, e kérdéssel kapcsolatos részletes pontosítás ellenére²⁶ a Bizottsághoz és a nemzeti versenyhatóságokhoz is érkeztek kérdések a védelemmel és biztonsággal, az árazással, valamint a jármű szerviznyilvántartásának konkrét témakörével kapcsolatban.

15. Biztonsági vagy védelmi okokból megtagadhatja-e a gépjárműgyártó a műszaki információkhoz való hozzáférés független szereplők számára történő biztosítását?

²² Ezért a gyártó és a javítóműhely közötti megállapodás e korlátozás következtében nem fog az EUMSZ 101. cikkének (1) bekezdésébe ütközni.

²³ Lásd a kiegészítő iránymutatás (65) pontját, különösen (65) pontjának d) alpontját; lásd a fenti 1. lábjegyzetet.

²⁴ Ez esetben a szerződéses javítási megállapodások az EUMSZ 101. cikkének hatálya alá tartoznak.

²⁵ A gépjárműgyártóknak és a szerszámgyártóknak ezért az EUMSZ 101. és 102. cikke, valamint különösen az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 330/2010/EU bizottsági rendelet, továbbá a vertikális korlátozásokról szóló iránymutatás (lásd a fenti 9. lábjegyzetet) alapján kell értékelniük megállapodásaikat.

²⁶ Lásd különösen a kiegészítő iránymutatás (62) és azt követő pontjait. Lásd a fenti 1. lábjegyzetet.

Feltételezve, hogy valószínűleg a gépjárműgyártó a márkájához tartozó járművekre vonatkozó műszaki információk teljes skálájának egyedüli forrása (és így az ezen információk rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos megállapodásai nem élvezhetik a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet által létrehozott „biztonságos kikötő” védelmét), a válasz általában nem. Egy ilyen esetben, ahol (kvázi) monopolhelyzetről van szó, a műszaki információk rendelkezésre bocsátásának – feltételezett biztonsági vagy védelmi okokból történő – kifejezett megtagadása általában nem lesz összeegyeztethető az EU versenyjogi szabályaival.

A gépjárműgyártók főszabály szerint kötelesek a független szereplők számára elérhetővé tenni azon műszaki információkat, amelyeknek ők az egyedüli forrásai. Az ilyen információk rendelkezésre bocsátásának megtagadása csak kivételesen indokolható biztonsági vagy védelmi okokkal²⁷. Az egyes esetekben figyelembe veendő tényezők közé tartoznak az alábbiak.

Az érintett információk köre

A független javítóműhelyek általában ismerik a biztonsági szempontból releváns rendszereket (ideértve a gumibroncsokat, a kormányt, a fékeket és a lengéscsillapítókat), és bizonyítható negatív biztonsági következmények nélkül dolgoztak rajtuk az idők során. Valószínűtlen, hogy indokoltnak lehetne tekinteni az e rendszerekhez szükséges alkatrészek szállítását érintő korlátozások biztonsági szempontok alapján történő bevezetését²⁸.

A védelem kevésbé korlátozó formáinak rendelkezésre állása

Biztonság: Amennyiben egy olyan, biztonsági szempontból releváns alkatrészhez való hozzáférés korlátozása válik szükségessé, amelyet a független javítóműhelyek valószínűleg nem ismernek (például egy konkrét modellre jellemző magasfeszültségű elektromos rendszer, vagy szénszálas karosszériaelemek kicserélésére szolgáló technika), a gépjárműgyártónak a legkevesebb korlátozással járó eszközt kell alkalmaznia a kívánt eredmény elérésére. Ennek egyik példája annak előírása a független javítóműhelyek számára, hogy a konkrét rendszerrel vagy technikával kapcsolatos képzésen vegyenek részt. Ha a gépjárműgyártó vagy a nevében eljáró vállalkozás biztosít ilyen képzést, a független javítóműhelytől nem lehet megkövetelni, hogy több képzésen vegyen részt, mint amennyire a kivétellel érintett rendszeren végzett munkához vagy technika elsajátításához szüksége van.

Védelem: A védelemre vonatkozó információk tekintetében a bünyügyi nyilvántartás ellenőrzése általában a védelem céljából megfelelő és kevésbé korlátozó eszköznek tekinthető.

²⁷ Amint azt a kiegészítő iránymutatás kifejti, a műszaki információk rendelkezésre bocsátásának megtagadása következtében a gépjárműszállítók és szerződéses javítóműhelyeik közötti megállapodások általában az EUMSZ 101. cikkébe ütközhetnek. Lásd különösen a kiegészítő iránymutatás (63) pontját (lásd a fenti 1. lábjegyzetet). Bizonyos körülmények között azonban a gépjárműszállítók arra a következtetésre juthatnak, hogy megállapodásaik – bizonyos információk visszatartása ellenére – részesülhetnek az EUMSZ 101. cikkének (3) bekezdése szerinti kivételen. Ez azonban egy (kvázi) monopolhelyzetben valószínűtlen.

²⁸ E gyakorlatokra ezért valószínűleg nem vonatkozik az EUMSZ 101. cikkének (3) bekezdésében meghatározott kivétel.

16. Biztosíthat-e a gépjárműgyártó árengedményt vagy -visszatérítést a műszaki információk után, ha a szerződéses javítóműhely a gépjárműgyártó márkájához tartozó pótalkatrészekből vagy szerszámokból egy bizonyos mennyiséget vásárol?

Ezt a kérdést sem a csoportmentességi rendelet, sem a kiegészítő iránymutatás nem tárgyalja. Bizonyos körülmények között ez a magatartás erőfölénnyel való visszaélésnek minősülhet, így az EU versenyjogi szabályainak megsértését eredményezheti.

A gépjárműgyártó valószínűleg a márkájához tartozó járművekkel kapcsolatos műszaki információk teljes skálájának egyetlen forrása. Ha a gépjárműgyártó azzal a feltétellel biztosít árengedményt vagy -visszatérítést a műszaki információk után, hogy a javítóműhely egy meghatározott mennyiséget vásárol a márkájához tartozó alkatrészekből vagy szerszámokból, ez azt is jelenthetné, hogy a gépjárműgyártó kiterjeszti az egyik piacon fennálló erőfölényét annak érdekében, hogy a másik piacon visszaélészerűen előnyt szerezzen²⁹.

17. Szabad-e megakadályozni, hogy a független javítóműhely hozzáférjen a jármű kinyomtatott vagy elektronikus szerviznyilvántartásához, vagy azt frissítse?

Nem, amennyiben a márkához tartozó járművekkel kapcsolatos átfogó nyilvántartás kizárólagos forrása valószínűsíthetően a gépjárműszállító és/vagy annak szerződéses javítóműhelyei. A szerviznyilvántartáshoz való hozzáférés bármely ilyen megtagadása következtében a gépjárműszállító és a szerződéses javítóműhelyei közötti megállapodások valószínűleg sértenék az EU versenyszabályait.

A meglévő szervizelési és javítási nyilvántartásokat formájuktól függetlenül műszaki információknak kell tekinteni a kiegészítő iránymutatás alkalmazásában. A javítóműhelynek általában annak megítélése érdekében kell hozzáférnie e nyilvántartásokhoz, hogy mely munkálatokat kell elvégezni a szervizelési menetrendnek való megfeleléshez.

Egy hiányos szervizelési és javítási nyilvántartás valószínűleg csökkentené a jármű maradványértékét, és megnehezítené a jótállási feltételek betartásának bizonyítását. Ha a független javítóműhelyek nem tudnák frissíteni e nyilvántartásokat, ez valószínűleg visszatartaná a fogyasztókat a független javítóműhelyek igénybevételeitől, és a piac jelentős részéből kizárná e szereplőket.

A SZERZŐDÉSES HÁLÓZATOKHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

A kiegészítő iránymutatás kimondja azt az általános elvet, miszerint a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet által létrehozott „biztonságos kikötőn” kívül³⁰ a szerződéses javítóműhely-hálózatokhoz való hozzáférésnek általában minden olyan

²⁹ Az EUMSZ 102. cikkének alkalmazására vonatkozóan általános útmutató megtalálható az EK-Szerződés 82. cikkének az erőfölényben lévő vállalkozások versenykorlátozó visszaélő magatartására történő alkalmazásával kapcsolatos bizottsági jogérvényesítési prioritásokról szóló bizottsági iránymutatásban. Lásd a fenti 15. lábjegyzetet.

³⁰ A gépjárműgyártók szerződéses javítóműhely-hálózatai az érintett piac(ok)on valószínűleg a legtöbb esetben meghaladják a piaci részesedés 30%-os küszöbértékét.

vállalkozás számára nyitottnak kell lennie, amely a vonatkozó minőségi kritériumoknak megfelel³¹. Mindazonáltal egy felmerült kérdés szerint a hozzáférés bizonyos feltételeit nem szabadna minőségi jellegűnek tekinteni (így ezek mennyiségi szempontnak minősülnek)³².

18. Megtagadhatja-e a gépjárműszállító a szerződéses javítóműhely-hálózatához való hozzáférést azon az alapon, hogy a szóban forgó javítóműhely már jogosult egy versenytárs gépjárműszállító márkájához tartozó gépjárművek javítására?

Ha a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet által létrehozott „biztonságos kikötőn” kívüli megállapodásokról van szó, a válasz általában nem. Ennek következtében a szóban forgó megállapodások valószínűleg sértenék az EU versenyjogi szabályait.

A gépjárműszállítók az esetek nagy többségében minőségi feltételek alkalmazásával választják ki szerződéses javítóműhelyeiket³³. Ezért felmerül a kérdés, miszerint jogszerű minőségi feltételt jelent-e annak előírása, hogy a javítóműhely ne legyen jogosult egy másik szállító márkájához tartozó járművek javítására. Ennek megállapításához azt kell megvizsgálni, hogy ez a feltétel objektív-e vagy sem, és a szolgáltatás jellege miatt szükséges-e. Egy márkával kapcsolatos javítási szolgáltatások jellegüket tekintve rendszerint nem követelik meg azt, hogy kizárólag olyan társaságok végezzék el őket, amelyek más márkájú gépjárművek javítására nem jogosultak. Ezért ez a kötelezettség rendszerint olyan nem minőségi szempontot jelent, amely korlátozhatja a versenyt az érintett piacon, nevezetesen az érintett márka javítási és karbantartási szolgáltatásainak piacán.

³¹ Lásd különösen a kiegészítő iránymutatás (70) és (71) pontját. Lásd a fenti 1. lábjegyzetet.

³² A szelektív forgalmazási megállapodások – a rendeletben meghatározott feltételekkel – akkor élveznek csoportmentességet, ha a felek piaci részesedése 30% alatti; lásd a kiegészítő iránymutatás (46) pontját. Lásd a fenti 1. lábjegyzetet. Emellett a tisztán minőségi szempontokon alapuló forgalmazási megállapodások – a felek piaci részesedésétől függetlenül – nem tartoznak a 101. cikk hatálya alá. Lásd a kiegészítő iránymutatás (43) pontját (lásd a fenti 2. lábjegyzetet).

³³ Mint azt a fenti 32. lábjegyzetben kifejtettük, a minőségi szelektív forgalmazási megállapodások főszabály szerint nem sértik az EUMSZ 101. cikkét.