

Új gépjármű értékesítés

Az új gépjárművek értékesítésével foglalkozó vállalkozások számára nem új fogalom az EU. területén hatályban lévő un. csoportmentességi rendelet. A rendelet hazánk 2004. évi uniós csatlakozását követően hatályba lépett egy kiegészítő Kormány rendelet megjelenésével.

Az EU. Verseny Bizottsága időközben elkészítettett egy időközi jelentést a rendelet céljainak teljesüléséről, hogy képet kapjon a piaci viszonyok változásáról. A jelentés teljes szöveges változatát közre bocsátjuk a rendeletekkel együttesen az érdeklődő vállalatvezetők tájékoztatása céljából.

E. M. E. 2008

A Bizottság értékelő jelentése

AZ 1400/2002/EK RENDELETNEK A GÉPJÁRMŰVEK FORGALMAZÁSA ÉS SZERVIZELÉSE TERÜLETÉN TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSÁRÓL

Ez az a jelentés, amelynek 2008. május 31. előtti elkészítésére a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2002. július 31-i 1400/2002/EK bizottsági rendelet¹ (a továbbiakban: a CSMR) 11. cikkének (2) bekezdése kötelezi a Bizottságot. A jelentés értékeli a CSMR ágazati gyakorlatokra kifejtett befolyását és e gyakorlatok versenyre gyakorolt hatásait a gépjármű-kiskereskedelem és az értékesítés utáni szolgáltatások Unión belüli piacain², valamint elő kívánja készíteni a CSMR 2010. május 31-i hatályvesztését követő szabályozást.

A jelentéshez négy technikai melléklet tartozik. Ezek közül az első a CSMR háttérben álló célkitűzéseket tekinti át, a második pedig elemzi, hogy a CSMR elfogadását követően miképpen alakult a gépjármű-értékesítés és az értékesítés utáni szolgáltatások uniós piaca. A harmadik megvizsgálja a CSMR alkalmazására vonatkozó bizottsági tapasztalatokat, míg a negyedik melléklet további adalékokat nyújt a jelentés szövegében található elemzéshez.

I. A FELÜLVIZSGÁLAT CÉLJA ÉS EREDMÉNYE

A CSMR a gépjárművek forgalmazása és szervizelése számára hoz létre védett környezetet, amely a 81. cikk (3) bekezdésének a vertikális megállapodásokra történő, minden egyéb ágazatra vonatkozó alkalmazásáról szóló 2790/1999/EK rendelet³ hatásokra összpontosító megközelítésén alapul. A CSMR azonban részletesebb rendelkezéseket vezetett be a csoportmentesség alkalmazási körének szűkítése céljából, tekintettel bizonyos, az ágazatra jellemző versenyjogi problémákra, pl. egyes járműgyártóknak az egységes uniós piac felosztására irányuló kitaró próbálkozásaira, a járműgyártók fokozódó összefonódására utaló előrejelzésekre, valamint az értékesítés utáni szolgáltatások piacán levő verseny gyengülésének kockázatára.

A források alapján megállapítható, hogy a CSMR hozzájárult a verseny védelméhez a fogyasztók javára az új gépjárművek forgalmazásának piacán, különösen az értékesítés utáni szolgáltatások piacán, és így eleget tett a 81. cikk (3) bekezdése által előírt feltételeknek. E végkövetkeztetés annak ellenére is érvényes, hogy az innovatív forgalmazási modellek elterjesztésére és a hivatalos forgalmazási hálózatokat akadályozó piacralépési korlátok csökkentésére irányuló bizottsági politikai célkitűzésekkel ellentétes hatást is gyakorolhattak bizonyos ágazat-specifikus intézkedések, úgymint a CSMR 3. cikkének (1) bekezdése, amely a szelektív forgalmazási rendszert létrehozó megállapodásokra a piaci részesedés tekintetében eltérő küszöbértékeket alkalmaz, vagy a forgalmazók kereskedelmi érdekeit védő egyes rendelkezések (a 3. cikk (3) és (5) bekezdése).

A Bizottság elemzése szerint a CSMR-ről nem állítható, hogy olyan megállapodásokra is kiterjesztette volna a mentesség alkalmazásának körét, amelyek potenciálisan káros hatást fejtenek ki a fogyasztókra. Épp ellenkezőleg, a CSMR számos rendelkezése azzal a kockázattal járna, hogy a szerződő feleket oly módon korlátozza, amely nem biztos, hogy elengedhetetlen a hatékony verseny védelméhez. Ez ellentétes lenne a jobb szabályozás - valamennyi uniós jogszabályra alkalmazandó - elveivel, különösen akkor, ha figyelembe vesszük az ágazatra vonatkozó uniós keretszabályozás egyéb részeit érintő fejlődést.

II. PIACI FEJLEMÉNYEK

Jellemzően az elemzés tárgyát képező összes releváns gazdasági mutató megerősíti, hogy 2002 és 2007 között számottevően javult az érintett piacokon fennálló verseny mértéke, amely eredetileg indokolta a szigorúbb, ágazat-specifikus csoportmentességre irányuló bizottsági döntést.

A járműértékesítés piacán az új gépjárművek reálárának jelentős csökkenése, a piacra sikeresen belépő új szereplők, a piacról kilépők viszonylag alacsony száma, a piaci részesedések jelentős ingadozásai, az összefonódás mérsékelt és csökkenő mértéke, a különböző piaci szegmenseken belül a fogyasztók rendelkezésére álló nagyobb választék és a modellek életciklusának rövidülése együttesen mind az általában véve dinamikusabb versenykörnyezetről tanúskodik. Szintén ezt támasztják alá a viszonylag mérsékelt, ugyanakkor ingadozó nyereségszintek és a K+F-re való folyamatos ráfordítás.

Most, hogy a feltörekvő gazdaságok autógyártói fokozzák az uniós piacokon való jelenlétüket, versenyképességük további erősödése várható.

Továbbá a 2000-ben készült felülvizsgálatban leírt aggodalmakkal ellentétben a márkán belüli verseny a jelek szerint egyáltalán nem csökkent számottevő módon. Bár a főbb csoportok legfontosabb nemzeti piacokon végbement jelentős növekedését és a hálózatok sűrűségének viszonylagos csökkenését követően az autóforgalmazók körében az összefonódás mérsékelt fokozódása volt tapasztalható, a forgalmazási struktúrák az Unió területén pl. az Egyesült Államok piacával összehasonlítva még mindig viszonylag fragmentált jellegűnek tűnnek. A járművek értékesítése tekintetében átlagosan mind a gyártók, mind a forgalmazók által alkalmazott haszonkulcs alacsonynak tűnik, ami kizárja annak esetleges veszélyét, hogy a piaci erővel a fogyasztókat károsító módon éljenek. Azt is meg kell jegyezni, hogy a személyautók uniós piacán jelentős mértékű árkonvergencia valósult meg, továbbá csökkentek e járművek reálárjai. Emellett a fogyasztási szokások fejlődésében elmozdulás volt tapasztalható a végleges megvásárlástól az egyéb konstrukciók - pl. lízing - irányába, ami tovább fokozta az autóforgalmazókra nehezedő versenyképességet. A versenyképességet

emellett fenntartották a járműgyártók lízingtársaságoknak és más gépjárműpark-vásárlóknak való közvetlen értékesítései is.

Az értékesítés utáni piacon ismét növekedett mind a szerződéses javítóműhelyek száma, mind az általános hálózat-sűrűség, jelentős részben a CSMR-nek köszönhetően. Számos szerződéses javítóműhely abbahagyta az új autók értékesítését, és általánosabbá vált körükben az, hogy különböző gyártók márkáinak szervizelésére is szerződnek.

Sok független javítóműhely számára nehéznek bizonyult megtenni a technológiailag egyre összetettebb járművek javításához szükséges befektetéseket a műszaki szakismeret, eszközök és képzés területén, és az *ágazat* lassan háttérbe szorult a szerződéses hálózatokkal szemben. Azonban jelentős konszolidáció és strukturális alkalmazkodás valósult meg a független ágazatban, amelynek következtében versenyhelyezete javult. Különösen az érdemel figyelmet, hogy nagy független javítóműhely-láncok jöttek létre, amelyek szélesítik a fogyasztók számára nyújtott szolgáltatásaik skáláját. Bár a javítási árak növekedtek a szakképzett munkaerő fokozódó költségei, valamint a modern járművek által az eszközök és a képzés terén megkövetelt nagyobb beruházások miatt, a gépkocsi-fenntartás éves költsége a szükséges szervizelések közötti időtartam növekedésének és a megbízhatóság javulásának köszönhetően reálértéken nézve csökkent.

Az alkatrészgyártók annak ellenére megőrizték pozícióikat az értékesítés utáni piacon, hogy legfőbb vásárlóiknak, a független javítóműhelyeknek csökkent a piaci részesedése, a szerződéses javítóműhelyek pedig szükségleteiket továbbra is túlnyomórészt a járműgyártóktól való vásárlás révén fedezik. Ez részben azzal magyarázható, hogy egyes alkatrészgyártók saját márkanevüket viselő javítóműhely- hoztak létre, amelyek nagyrészt az általuk gyártott alkatrészeket használják.

III. A RENDELET CÉLKITŪZÉSEINEK MEGVALÓSÍTÁSA

Ez a szakasz azt értékeli, hogy megvalósult-e a gyakorlatban a Bizottság által eredetileg kitűzött hét célkitűzés⁵, valamint azt, hogy mennyiben bizonyultak a CSMR ágazat-specifikus szabályai eredményesnek, illetve szükségesnek.

A. A versenytárs járműgyártók kizárásának megakadályozása és piacrajutásuk megvédése

A Bizottság 2000-es értékeléséhez képest jóval alacsonyabb annak veszélye napjaink megváltozott piaci körülményei között - amelyet a növekvő globalizáció, valamint az új szereplők sikeres piacralépéséből és a termelési többletkapacitásokból adódó, élénk, márkák közti verseny jellemez - , hogy az egy-egy márkát összefogó vertikális megállapodások párhuzamos hálózatai korlátoznák a piacralépést.

Ilyen háttér mellett egyértelmű, hogy a forgalmazók nem éltek az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontja és az 5. cikk (1) bekezdésének a) pontja által kínált jobb lehetőségekkel, hogy egyazon autószalomban kínálják versenytárs gyártók márkáit. Sokszor ugyanolyan körülmények között folyamodnak a több márka ilyen formában történő forgalmazásához, mint a CSMR elfogadása előtt, például alacsony népsűrűségű területeken, nem jó teljesítményt nyújtó márkák esetében, illetve akkor, ha az adott forgalmazó és márka piacon maradásához szükségessé válik a kínálat valamely versengő márkával való bővítése. Bár az uniós piacon újonnan megjelent egyes autógyártók, valamint néhány forgalmazói szövetség véleménye szerint a CSMR megkönnyítette a fennálló hálózatok elérését *azáltal*, hogy nem adott mentességet a már piacon lévő vállalkozásokkal kötött kizárólagos ügyleteknek, a tények ugyanakkor azt mutatják, hogy a több márka együttes kínálatát elsősorban a külső piaci fejlemények motiválják. Feltehető, hogy a rendelet vonatkozó rendelkezései nélkül is számos autógyártó

kötne olyan szerződéseket, amelyek lehetővé teszik több márka együttes forgalmazását, amennyiben ez üzleti szempontból ésszerűnek tűnik.

Arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy egyes érdekelt felek szerint a CSMR a különböző márkák egyazon autózsalonban történő értékesítésének szorgalmazása révén esetleg arra készítethette az autógyártókat, hogy márkaculatuk gyengülésétől tartva a kiválasztási szempontok szigorításával reagáljanak, ami aztán a kereskedőket nagyobb márkaszpecifikus beruházásokra kényszerítette és így az általános forgalmazási költségek növekedését eredményezte. Másfelől a jövőben jelentkezhethet annak kockázata, hogy az egyedüli márkát kikötő megállapodások hálózatainak párhuzamos, a piac jelentős részét lefedő elterjedése az új piaci szereplők kizárását eredményezheti.

Ezért úgy tűnik, hogy a több márka kínálatára vonatkozó ágazat-specifikus szabályok nem voltak teljes mértékben eredményesek, és a piaci verseny azonos szintű védelmét valósíthatják volna meg a 2790/1999/EK rendeletben található azon előírások, amelyek korlátozzák a járműgyártók lehetőségeit, hogy forgalmazóik számára közvetlen vagy közvetett versenytilalmi kötelezettségeket írjanak elő.

B. Az azonos márkát forgalmazó kereskedők közötti verseny megerősítése a forgalmazási módok sokféleségének támogatása révén

Három fő megállapítás tehető az 1400/2002/EK rendelet hatályba lépését követő piaci fejlődésre vonatkozóan.

Először, az 1400/2002 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése és 3. cikkének (1) bekezdése segítségével nem sikerült megvalósítani azt a célkitűzést, hogy szűnjön meg a 1475/95/EK rendeletnek az a hatása, hogy egyetlen megoldás felé tereli az érintetteket, mivel gyakorlatilag minden tagállamban minden autógyártó a mennyiségi szelektív forgalmazási megállapodások alkalmazása mellett döntött. E választást befolyásolhatta és egységességéhez hozzájárulhatott, hogy a CSMR 3. cikkének (1) bekezdése mennyiségi szelektív forgalmazási rendszerek esetében nagyvonalúbb, 40%-os piaci részesedési küszöbértéket biztosít. E magasabb küszöbérték visszásnak tűnik, mivel az általános felfogás szerint a mennyiségi szelektív forgalmazás jobban korlátozza a márkán belüli versenyt az olyan rendszerekhez képest, mint pl. a kizárólagos forgalmazás.

Másodszor, a mennyiségi kiválasztás alkalmazásával a 2002 és 2006 közötti időszakban a szállítók csökkenteni tudták a hálózat sűrűségét. Ezért kérdésesnek tekinthető, hogy nem vezetett-e a forgalmazás ezen formájának mentesítése a márkán belüli verseny gyengüléséhez, amely károsítja a fogyasztókat és ellentétben áll a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése által lefektetett elvekkel.

A feltételezett negatív hatásokkal kapcsolatban először is azt kell megjegyezni, hogy az autó drága árucikk, ezért a fogyasztók nagy valószínűséggel inkább hajlandóak vállalni a hosszabb utazást az alacsonyabb ár érdekében. A hálózat sűrűségének tehát viszonylag alacsony szintre kell esnie ahhoz, hogy bármiféle hatást gyakoroljon a márkán belüli versenyre. E tekintetben fel

kell hívni a figyelmet arra, hogy az új gépjárművek kiskereskedelmét érintő összefonódás általános szintje továbbra is viszonylag alacsony, különösen az Egyesült Államokban fennálló helyzettel összehasonlítva. Ezért tehát nem tűnik valószínűnek, hogy a hálózati sűrűség csökkenése érzékelhető hatást tett volna a márkán belüli versenyre. Általánosabb szinten nézve az is megállapítható, hogy a jelek szerint a gépjármű-forgalmazás ágazatában a szelektív forgalmazás széles körben elterjedt gyakorlata nem hátráltatta a nemzeti piacok

Unión belüli nagyobb fokú integrációja felé való elmozdulást. Tekintetbe kell venni, hogy a szelektív forgalmazás a közfelfogás szerint előnyökkel jár, különösen azért, mert megakadályozza, hogy a márkahálózaton kívül maradó forgalmazók saját ráfordítások nélkül részesülhessenek a kereskedők marketing és márkáépítés terén tett erőfeszítéseinek eredményeiből. A mennyiségi kiválasztásnak más sajátos előnyei is vannak, amennyiben lehetővé teszi a szállítók számára hálózatuk földrajzi kiterjedésének nagyobb fokú befolyásolását, és ezáltal elősegíti méretgazdaságosságot, csökkenti a tranzakciós költségeket és megakadályozza a márkajelenlét egyenetlenségét.

Harmadszor, ami azokat a lehetőségeket illeti, amelyeket a CSMR a terjesztés terén a forgalmazók által kezdeményezett innovációra biztosított, úgy tűnik, hogy a rendelet ágazat-specifikus rendelkezései nem sokban járultak hozzá a mennyiségi szelektív modellen belüli sokszínűség előmozdításához. Szinte minden megfigyelő egyetért abban, hogy a rendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) pontja láthatóan csekély hatást fejtett ki, minthogy kevés forgalmazó nyitott másodlagos értékesítési helyeket. Ugyancsak hatástalan maradt a rendelet 4. cikke (1) bekezdésének g) pontja, amely biztosítja a forgalmazók számára azt a lehetőséget, hogy a javítási és karbantartási szolgáltatásokat szerződéses javítóműhelyeknek alvállalkozásba adják és a gépjármű-értékesítésre szakosodjanak, mivel kevés forgalmazó döntött úgy, hogy felhagy ezzel a tevékenységgel, amely vállalkozásuk igen jövedelmező részét képezi. A forgalmazók által kezdeményezett innováció egyéb lehetőségeivel, pl. a különböző gyártók márkáinak egyazon autószalomban való forgalmazásával sem éltek jelentős mértékben.

Összegezve, a CSMR-nek nem sikerült felszámolnia a korábbi ágazat-specifikus csoportmentesség azon hatását, hogy egyetlen megoldás felé tereli az érintetteket, a második célkitűzés tehát nem valósult meg.

C. A gépjárművek határokon átnyúló kereskedelmének megkönnyítése

A Bizottság harmadik célkitűzése az volt, hogy ösztönözze a márkák közti határokon átnyúló versenyt. Úgy tűnik, e célkitűzés megvalósult, mivel a tagállamok viszonylatában közelítettek egymáshoz az árak, valamint jelentősen csökkent a párhuzamos kereskedelmet gátló akadályok előfordulásának száma, a végső fogyasztók ilyen jellegű panaszait is ideértve. E fejlődéshez hozzájárult, hogy visszavonták az autók ágazatában folytatott közvetítői tevékenységről szóló bizottsági közleményt, amely lehetővé tette a gyártóknak, hogy kvótákat tegyenek kötelezővé forgalmazók számára a határokon átnyúló tevékenységet folytató közvetítők részére történő értékesítésekre vonatkozóan. Továbbá úgy tűnik, szintén jótékony hatással fejtett ki a CSMR 4. cikke (1) bekezdésének e) pontja, amely az általános szabályozást követve kizárta a passzív és aktív értékesítésre vonatkozó korlátozások lehetőségét a szelektív forgalmazási rendszerekben.

Annak ellenére, hogy a szelektív értékesítési rendszerek hátráltathatják a területi eltérések kihasználását, a 90-es években jellemző helyzettel összehasonlítva az árkülönbségek csökkenése azt jelzi, hogy az új járművek határokon átnyúló kereskedelme mára eléggé jelentőssé vált ahhoz, hogy tényleges versenykényszert fejtsen ki.

Ugyanakkor nem eredményezett semmiféle érzékelhető hatást és általában véve sikertelennek bizonyult az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontja, amely a forgalmazók azon szerződéses jogára vonatkozik, hogy további értékesítési helyeket hozzanak létre (az ún. „telephelyre vonatkozó kikötés”), bár hozzájárulhatott ahhoz, hogy nyilvánvalóvá tegye a piaci szereplők számára a Bizottság eltökéltségét, hogy fellép a határok közötti különbségek kihasználásának védelmében és az árkülönbségek csökkenése érdekében. Ami a 4. cikk (1) bekezdésének f) pontjában szereplő „rendelkezésre állási kikötést” illeti, ez jogi szempontból redundánsnak

tűnik, mivel az esetjog általános elveit alkalmazva a külföldi országok műszaki előírásainak megfelelő járművek szállításának megtagadása a viszonteladás közvetett korlátozásának minősül⁷. Ugyanakkor érdemes fontolóra venni, hogy az átláthatóság javítása érdekében nem lenne-e hasznos valamilyen formájú iránymutatás, amely felidézi a kérdés esetjogi vonatkozásait.

Összességében tehát úgy tűnik, a jelenlegi piaci viszonyok között a párhuzamos kereskedelem védelméhez elegendő lehet a versenyjog általános elveinek alkalmazása. Azt is meg kell jegyezni, hogy a 2007/46/EK irányelv⁸ minden bizonnyal megkönnyíti a párhuzamos kereskedelmet, mivel egyértelművé teszi a megfelelőségi nyilatkozatra vonatkozó szabályokat, nyíltan kimondva azt, hogy a szállítóknak minden egyes járműhöz biztosítani kell ezen dokumentumok papíralapú változatát.

D. Annak lehetővé tétele, hogy a független javítóműhelyek felvehessék a versenyt a gyártókkal szerződéses viszonyban álló javítóműhelyek hálózataival

Az értékesítés utáni piacon a független javítóműhelyek jelentik a márkán belüli verseny kizárólagos forrását, értékes választási lehetőséget biztosítva a fogyasztók számára. 2000-ben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy két input nélkülözhetetlen ahhoz, hogy ezek a javítóműhelyek felvehessék a versenyt: a műszaki információk és az alkatrészek. A CSMR ezért mindkét inputhoz való hozzáférés védelmét biztosítja, ami a jelek szerint átsegítette a független ágazatot a változó technikai igényekhez való strukturális alkalmazkodás időszakán. Amellett, hogy pozitív hatást fejtett ki a CSMR 4. cikkének (2) bekezdése, amely kötelezi a szállítókat, hogy biztosítsák a független javítóműhelyek számára a műszaki információkhoz való hozzáférést, azt is meg kell jegyezni, hogy 2009. szeptember 1-jétől a 715/2007/EK Euro 5 és Euro 6 rendelet⁹ kötelezni fogja a szállítókat arra, hogy új modelljeikre vonatkozóan minden ilyen információt tegyenek közzé. A CSMR 4. cikke (2) bekezdésének értelmében a régebbi modellekre vonatkozó információk széles körben való elterjesztésének már meg kellett valósulnia.

A Bizottság továbbra is nyomon fogja követni a helyzet alakulását, és a független javítóműhelyek ágazatából érkező minden panaszt meg fog vizsgálni. Ezzel kapcsolatban fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a technikai információkhoz való hozzáférés biztosításának elmaradását a 2007. szeptemberében elfogadott négy bizottsági határozat¹⁰ a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése és 81. cikkének (3) bekezdése alapján, valamint a CSMR összefüggéseiben egyaránt elemezte, értékes iránymutatást nyújtva az ágazat számára. Ebből következően a Bizottság számára még a CSMR jelenleg hatályos szabályai nélkül is adott volna a lehetőség arra, hogy végrehajtási intézkedéseket tegyen a Szerződés 81., illetve 82. cikke alapján.

Az alkatrészgyártók megőrizték részesedésüket az értékesítés utáni piacra való szállítások vonatkozásában, és kevés olyan eset van, amelyben a szerződéses javítóműhelyek megtagadják az alkatrészek független versenytársaik számára való értékesítését, főként azért, mert ebből tekintélyes nyereségre tesznek szert. Bár a jogi helyzet egyértelműsítéséhez hozzájárulhatott, hogy a CSMR 4. cikke (1) bekezdésének i) pontja kimondja, hogy ez különösen súlyos korlátozásnak minősül ebben az ágazatban, a verseny ugyanilyen fokú védelmét biztosítaná az általános szabály végrehajtása is, amely szerint a szelektív forgalmazást alkalmazó szállító nem korlátozhatja forgalmazóit a végső felhasználók számára való értékesítésben.

Azt is meg kell jegyezni, hogy abban a valószínűtlen esetben, ha egy járműgyártó szelektív forgalmazási rendszer alkalmazása helyett esetleg saját maga forgalmazná az általa gyártott

alkatrészeket, szerződéses javítóműhelyeinek forgalmazói funkciója megszűnne és végfelhasználónak minősülnének. Ebben az esetben a CSMR különösen súlyos korlátozást kimondó rendelkezése hatástalan lenne, mivel ilyen felhasználókat érintő korlátozásokra nem lehet alkalmazni.

Tény, hogy bizonyos alkatrészek továbbra is korlátozott hozzáférésűek, azaz kizárólag a járműgyártóktól szerezhetők be. Ezek a következők: i. a látható alkatrészek, amelyeket számos tagállamban kiterjed a formatervezésiminta-oltalom, valamint ii. a különböző alvállalkozási megállapodások - pl. alkatrész-beszállítói megállapodások - keretében gyártott alkatrészek, amelyek az alvállalkozásról szóló, 1978-as bizottsági közlemény¹¹ értelmében jelenleg nem tartoznak a 81. cikk (1) bekezdésének hatálya alá, így ezekkel kapcsolatban nem merül fel a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazása. A korlátozott hozzáférésű alkatrészek első kategóriájával kapcsolatban a helyzet a szellemi tulajdonjogra vonatkozó hatályos jogszabályi keretből ered¹². A második kategória csak oly módon kezelhető, ha sor kerül az alvállalkozásról szóló közlemény felülvizsgálatára, részletesebb magyarázatot nyújtva azokról a körülményekről, amelyek fennállása esetén bizonyos gyakorlatokra kiterjed a 81. cikk (1) bekezdésének hatálya.

E. A szerződéses hálózatokon belüli verseny védelme

Összességében véve a CSMR sikeresen védelmezte a szerződéses javítóműhelyek közötti versenyt *azáltal*, hogy a 3. cikk (1) bekezdése minőségi szelektív javítóműhely-rendszerek bevezetését eredményezte. Ennek következtében a piaci erők hatására növekedett a szerződéses javítóműhelyek száma, mivel a hálózathoz való csatlakozás minden olyan javítóműhely lehetséges, amely megfelel az objektív feltételeknek.

Ugyan a járműgyártók szigorúbb minőségi követelményeket állítottak fel szerződéses javítóműhely-hálózataikra vonatkozóan, ez azonban láthatólag nem volt ellentétes a fogyasztók érdekeivel. Az új követelmények nem csupán a szolgáltatásnyújtás színvonalát emelték, hanem a független ágazatra is hatást gyakoroltak, amelyben erre reagálva versengő, közös követelményeket előíró hálózatok, illetve franchise-rendszerben működő láncok jöttek létre a minőségi, hatékony és megbízható szolgáltatást elváró fogyasztói igényeknek való megfelelés érdekében.

Ugyanakkor fel kell hívni arra is a figyelmet, hogy a minőségi szelektív forgalmazásra vonatkozó általános elvek végrehajtása a 4. cikk (1) bekezdésének h) pontja szerinti különösen súlyos korlátozás nélkül is ugyanezzel az eredménnyel járt volna. Egyértelmű, hogy a javítóműhelyeket új járművek árusítására is kötelező követelmény nem tekinthető minőségi elvárásnak, így tehát az ilyen korlátozást tartalmazó megállapodások a 81. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartoznának. Mivel a legtöbb esetben a gyártók szerződéses javítóműhely-hálózatai általában 30 % fölötti piaci részesedéssel rendelkeznek, az említett megállapodások nem részesülhetnének az 1400/2002/EK rendelet értelmében a minőségi szelektív forgalmazásra vonatkozó mentességben, így a 81. cikk közvetlen alkalmazása e hálózatokhoz ugyanilyen szabad hozzáférést biztosítana az új piaci szereplők számára.

Továbbá a szerződéses javítóműhelyek kereskedelmi szokásaiban nem idézett elő lényeges változást a CSMR 4. cikke (1) bekezdésének k) pontja, amely biztosítja számukra a lehetőséget, hogy más márkájú alkatrészeket vásároljanak, mivel szükségletük túlnyomó részét továbbra is a járműgyártóktól szerzik be. Először is meg kell jegyezni, hogy a több forrásból való beszerzés nehézségekkel jár a szerződéses javítóműhelyek számára, mivel ez bonyolultabbá tenné a logisztikát és emelné az informatikai költségeket. Ebből következik,

hogy tekintettel arra, hogy a járműgyártók a garanciális javítások esetében kötelezik a szerződéses forgalmazókat az autógyártó márkájának megfelelő alkatrészek felhasználására, az adott járműgyártó a teljes alkatrészigény fedezésének természetes beszerzési forrása. Az is mellettük szól, hogy csak az autógyártók képesek biztosítani a teljes alkatrész-skálát. Ez azonban a járműgyártók birtokában lévő szellemi tulajdonjoghoz kapcsolódik, illetve a 81. cikk (1) bekezdésének hatályán kívül eső alvállalkozói megállapodásokból ered. Ezzel szemben bizonyos esetekben a jutalék- és engedményrendszerek hűségét fokozó hatást fejthetnek ki.

Azt a kérdést, hogy az ilyen rendszerek az érdemi verseny egyik formáját képezik-e, vagy pedig az a céljuk, hogy a szerződéses javítóműhelyek hűségének fokozása által a versenytárs alkatrész-gyártókat jogtalanul kizárják, csak eseti alapon lehet eldönteni, figyelembe véve az ilyen gyakorlatok háttérben álló gazdasági összefüggéseket, valamint összevetve az esetleges versenyellenes hatást és a lehetséges hatékonyságnövelő hatásokat. Ez már magával vonhatja a 82. cikk alkalmazását is amellet, hogy koherens marad a versenytilalmi kötelezettségeknek a csoportmentesség alkalmazási köréből való kizárásával, különösen abban az esetben, ha - mint ez általában jellemző - a járműgyártó részesedése az alkatrészek érintett piacán meghaladja a 30%-os küszöbértéket. Ebből következően a 4. cikk (1) bekezdésének j) pontja és a 4. cikk (1) bekezdésének k) pontja nélkül is megfelelően kezelhető lehetne végrehajtási intézkedések révén a kizárás bármiféle komoly kockázata.

F. Az alkatrészgyártók értékesítés utáni piachoz való hozzáféréseinek elősegítése

Az 1400/2002/EK rendelet számos rendelkezése arra irányult, hogy biztosítsa az eredeti berendezések gyártói és a megegyező minőségű alkatrészek gyártói számára mind a független, mind a szerződéses javítóműhelyekhez való hozzáférést, annak érdekében, hogy ez utóbbiak az alkatrészek terén választási lehetőséget kínálhassanak a fogyasztóknak. A 4. cikk (1) bekezdésének j) pontja kizárja a csoportmentesség által nyújtott kedvezmények alkalmazhatósági köréből azokat a megállapodásokat, amelyek korlátozzák az eredeti berendezések gyártóinak lehetőségeit az alkatrészek közvetlenül az értékesítés utáni piacra való szállítása terén, miközben a 4. cikk (1) bekezdésének k) pontja értelmében - mint már rámutattunk - nem részesülhetnek a csoportmentesség által nyújtott kedvezményekből az olyan megállapodások, amelyek nem teszik lehetővé a szerződéses javítóműhelyek vagy forgalmazók számára a megegyező minőségű alkatrészek vagy más márkájú eredeti alkatrészek beszerzését.

Továbbá a 4. cikk (1) bekezdésének l) pontja értermében különösen súlyos korlátozásnak minősül minden olyan megállapodás, amely korlátozza az eredeti berendezések gyártóinak azon lehetőségét, hogy védjegyüket vagy logójukat elhelyezzék olyan alkatrészeken vagy elemeken, amelyeket a gépjármű első összeszerelése során történő felhasználás céljára szállítanak a gépjárműgyártóknak („kettős márkázás”).

Továbbá az 1. cikk (1) bekezdésének t) pontjában található meghatározás szerint az „eredeti tartalék alkatrészek” magukba foglalják azokat a megegyező minőségű alkatrészeket, amelyeket az eredeti berendezések gyártója az érintett gépjárműgyártó előírásainak megfelelően állított elő. E magyarázat azzal a céllal készült, hogy lehetővé tegye az eredeti berendezések gyártói számára azt, hogy termékeiket nem csupán megegyező minőségűként, hanem „eredetiként” értékesíthessék a javítóműhelyek körében, javítva ezáltal marketinglehetőségeiket. Végül, hogy a gépjárműgyártók ne hivatkozhatnak minőségbeli különbségekre annak alátámasztására, hogy megakadályozzák szerződéses javítóműhelyeiket abban, hogy szolgáltatásaik végzése során versenytársak által gyártott alkatrészeket

használjanak, az 1. cikk (1) bekezdésének u) pontja a megegyező minőségű tartalék alkatrészeket olyan alkatrészekként határozza meg, amelyek megfelelnek az adott gépjármű összeszerelésekor felhasznált alkatrészek minőségének.

Összességében nézve úgy tűnik, az alkatrészgyártók annak ellenére megőrizték pozíciójukat az értékesítés utáni piacon, hogy legfőbb vásárlóik, a független javítóműhelyek piaci részesedése csökkent. Kiemelendő, hogy az „eredeti alkatrészek” meghatározása, amelyet a CSMR 1. cikke vezet be, értékes marketingeszközt hozott létre. Ugyanakkor időközben e meghatározás helyébe lépett a 2007/46/EK irányelv¹³, amely „eredeti alkatrészek” vonatkozásában a CSMR-ben találhatóval lényegében megegyező definíciót nyújt. A nem eredeti alkatrészekkel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy ha egy gépjárműgyártó megtiltana szerződéses javítóműhelyeinek, hogy más márkájú alkatrészeket használjanak, ez még a megegyező minőségű alkatrészekre vonatkozó meghatározás híján is közvetlen versenytilalmi kötelezettségnek minősülne, amire 30%-os küszöbérték felett nem terjedne ki a CSMR, összhangban az azonos megközelítést alkalmazó 2790/1999/EK rendelettel.

Ugyanakkor a 4. cikk (1) bekezdésének j) pontja eredményesnek mutatkozik az eredeti berendezések gyártóinak az értékesítés utáni független piacon folytatott értékesítéseit nézve, mivel ezen a területen az alkatrészgyártók képesek voltak megőrizni piaci pozíciójukat. Azonban ugyanez következett volna be a vertikális korlátozásokra vonatkozó általános rendszer értelmében is, mivel ugyanezt a korlátozást a 2790/1999/EK rendelet is különösen súlyosként kezeli. Az sem egyértelmű, hogy a 4. cikk (1) bekezdésének l) pontja alapján folytatott kettős márkázás hozzájárult-e ahhoz, hogy a javítóműhelyek képesek legyenek megállapítani, mely pótalkatrészek kompatibilisek egymással, mivel az erre vonatkozó információkat már a 4. cikk (2) bekezdése alapján is elérhetővé kellett volna tenni.

G. A kereskedők gépjármű-gyártóktól való függetlenségének védelme

A kereskedők szállítóiktól való függetlensége nem saját jogon tartozott a CSMR célkitűzései közé, hanem azért, mert előmozdítását a versenybarát magatartás ösztönzésének kiegészítőjének tekintették¹⁴. A CSMR 3. cikke ezért a szerződések időtartamára vonatkozó minimumokat ír elő, (a 3. cikk (5) bekezdése), valamint meghatározza a minimális felmondási időket is felmondás esetére (amikor a 3. cikk (4) bekezdése értelmében ennek okait is meg kell adni) és a szerződés meghosszabbításának elmaradása esetére, továbbá biztosítja a kereskedők számára azt a jogot, hogy vállalkozásukat eladják a hálózat általuk kiválasztott más vállalkozásának, akár csak azt, hogy a szerződéses kötelezettségeik teljesítésére vonatkozó viták esetén független szakértőhöz vagy választott bíróhoz forduljanak (a 3. cikk (6) bekezdése).

Emlékeztetnünk kell arra, hogy a csoportmentesítés hatályba lépése óta fokozódott a márkák közötti verseny, ami arra enged következtetni, hogy a minőségre és az árakra gyakorolt nyomás tekintetében - amely a fogyasztók számára előnyöket biztosít - csökkenhetett a márkahálózatokon belüli verseny védelmének jelentősége.

Mindenesetre kétséges, hogy a CSMR 3. cikkének (5) bekezdése jelentős hatást gyakorolhatott-e, mivel az esetek túlnyomó többségében a szállítók határozatlan idejű szerződéseket kötöttek a kereskedőkkel, amelyek két éves felmondási idővel bonthatók fel: ez nemigen részesíti komolyabb védelemben a kereskedő márkához kötődő beruházásait. Továbbá a napjainkat jellemző erőteljes márkák közötti verseny mellett valószínűtlennek tűnik, hogy egy gyártó a versenyt érvényesíteni hagyó kereskedői magatartásra reagálva a hálózatból való kizárással való fenyegetés mellett döntene.

Ehelyett a nem megfelelően viselkedő kereskedők fegyelmezésére finomabb és hatékonyabb eszköz lenne a túl szigorú pénzügyi ellenőrzés vagy az értékesítési célok mesterségesen magas szinten való meghatározása, ami kizárja, hogy a kereskedő mennyiségi bónuszban részesülhessen. Arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy a Bizottság vizsgálata egyetlen olyan esetet sem tárt fel, amelyben a szerződés felmondására vonatkozó indoklási kötelezettség (a 3. cikk (4) bekezdése) lehetővé tette volna egy bíró vagy választottbíró számára annak megállapítását, hogy a felmondásra valóban azért került sor, hogy így torolják meg a versenyt érvényesíteni hagyó magatartást.

Hangsúlyozni kell azt is, hogy a 3. cikk (5) bekezdésének a) pontjában a kereskedői szerződésekre előírt minimálisan ötéves időtartam gazdasági szempontból nem kellően megalapozott, mivel nem vesz tudomást arról a tényről, hogy a hosszabb időtartamra kötött szerződések - épp hosszabb időtartamukból eredően - valójában nagyobb mértékben korlátozhatják a versenyt. Konkrétan megakadályozhatják azt, hogy a gyártók a gyenge teljesítményt nyújtó kereskedőket hatékonyabban működő új piaci szereplőkkel váltsák fel, valamint késleltethetik a piaci viszonyok változásaira reagáló új szerződések bevezetését.

Ami a rendelet 3. cikkének (3) bekezdését illeti - amelynek az volt a célja, hogy a határokon átnyúló márkakereskedések létrejötte révén elősegítse a piaci integrációt -, a Bizottsági vizsgálat azt mutatta, hogy márkakereskedés tulajdonjogának a gyártó hálózatán belüli másik márkakereskedő részére történő átruházása gyakorlatilag kizárólag nemzeti szinten fordult elő. A cél tehát nem valósult meg, a CSMR pedig ehelyett a kereskedők összefonódásához vezethetett egyes helyeken, esetlegesen problémákat okozva a jövőben a nemzeti versenyhatóságoknak.

Úgy tűnik, hogy a 3. cikk (6) bekezdése -, amely vita esetén választottbírói eljárást biztosít - általában pozitív hatást fejtett ki, mivel korlátozta a költséges és elhúzódó bírósági eljárások számát. A bírák gyakorta a független választottbírókhoz képest kevésbé felkészültek arra, hogy célirányos döntéseket hozzanak technikailag összetett kérdésekben, például a minőségi követelményeknek való megfeleléssel kapcsolatban. Továbbá amellet, hogy a szállítók számára fontos a rugalmasság ahhoz, hogy gépjárműveik forgalmazási hálózatát a piaci feltételek változásainak megfelelően alakítsák, az nem áll érdekükben, hogy a hálózatokon belül erősítsék a bizonytalanságot és a rövid távon való gondolkodást, mivel hűséges kereskedőkre van szükségük, akik hajlandóak jelentős mértékű befektetéseket tenni. A hatékony vitarendezési módszer biztosítása szorosabban kapcsolódik a szerződések hatékony végrehajtásához, mint a versennyel kapcsolatos kérdésekhez. A kereskedők szempontjából az egyértelmű és gyors vitarendezési mechanizmus visszatarthatja az erősebb pozíciójú szerződő felet attól, hogy visszaéljen helyzetével, míg a szállítók szempontjából a választottbírói eljárás lehetővé teszi számukra a szerződésszegések kellő időben való szankcionálását és elkerülhető általa a bírósági eljárással együtt járó esetleges negatív reklám. Tehát még a CSMR 3. cikke (6) bekezdése nélkül is minden fél számára előnyös lehet egy helyes gyakorlatokról szóló önkéntes kódexre vonatkozó megállapodás, amely a szerződéses kötelezettségek teljesítésére vonatkozó vitákra választott bírói eljárást ír elő, valamint minimumszabályokat arra nézve, mi felel meg a jóhiszeműség elvének és a jogos elvárások tiszteletben tartásának a felek közti szerződéses viszonyok tekintetében.

IV. ÁTFOGÓÉRTÉKELÉS

A Bizottság legutóbbi, 2000-es értékelése óta a gépjármű-forgalmazás piacainak versenykörnyezetét illetően számottevő javulás észlelhető. E fejlődés azonban úgy tűnik, elsősorban külső tényezőknek tulajdonítható, mivel a globalizálódó gazdasági környezetben a

piaci erők a Bizottság számára korábban előre nem látható módon pozitív fejleményeket idéztek elő az ágazatban. Közelebbről, a mind nagyobb mértékű uniós szintű piaci integráció mellett folyó, élénk és egyre fokozódó márkák közti verseny a reálárak csökkenését eredményezte. Így a Bizottság jelenleg nem talált elég számban olyan adatokat, amelyek az jeleznék, hogy a gépjárművek ágazatában más ágazatoktól eltérő mértékben lenne jellemző a piac nem megfelelő működése vagy a fogyasztóknak okozott tényleges vagy potenciális károk jelentkezése. A CSMR segítette az ágazat alkalmazkodását ezekhez a változó körülményekhez, valamint -különösen az értékesítés utáni piacon - ösztönözte azt, hogy az érdekelt felek versenybarát és dinamikus módon reagáljanak. A jelek szerint azonban ez az eredmény nem annyira a CSMR sajátos rendelkezéseiből, hanem elsősorban a közösségi bíróságok ítélkezési gyakorlatából levezetett általános elvek által motivált intézkedésekből származik, amelyek jelenleg a 2790/1999/EK bizottsági rendeletben testesülnek meg. Például a minőségi szelektív forgalmazást szabályozó általános elvek alkalmazása a jelek szerint pozitív hatást fejtett ki az értékesítés utáni piacon, ahol a szerződéses javítóműhelyek számának jelentős növekedését váltotta ki.

A rendelet 4. cikkében kifejtett különösen súlyos ágazat-specifikus korlátozásokkal kapcsolatban a bizottsági vizsgálat nem tárt fel semmiféle egyértelmű ok-okozati viszonyt e rendelkezések és a versenyfeltételek javulása között, amely a vizsgált időszakban jelentkezett a piacon. Bár a Bizottság aggodalmainak jelzése szempontjából hasznos lehetett a CSMR 4. cikkének (2) bekezdése, amely biztosítja az értékesítés utáni piac független szereplői számára a gépjárműgyártók márkaszpecifikus műszaki javítási információkhoz való teljes és megkülönböztetés-mentes hozzáférést, az e területeken ismétlődően jelentkező problémákra vonatkozó végrehajtási intézkedéseket a 81. cikk alkalmazásával hozták, és az ilyen intézkedések még a CSMR jelenlegi szabályainak hiánya esetén is lehetségesek maradnak. Emellett 2010-ben hatályát veszti az említett bizonyos intézkedés az 1. cikk (1) bekezdésének t) pontjával egyetemben - amely a versenytárs alkatrészgyártók értékesítés utáni piachoz való hozzáférést volt hivatott javítani -, mivel hatályba lépésével felváltja a gépjárműveknek és alkatrészeknek a 715/2007/EK rendeletben és a 2007/46/EK irányelvben meghatározott típusjóváhagyási rendszerére vonatkozó új keretszabályozás. Az sem egyértelmű, hogy töltött-e be érdemi szerepet az alkatrészgyártók értékesítés utáni piachoz való hozzáféréseinek védelmében a CSMR 4. cikke (1) bekezdésének j) pontja, amely kiszélesíti a 2790/1999/EK rendelet 4. cikke e) pontjában szereplő különösen súlyos korlátozás fogalmát annak érdekében, hogy megtiltsa azokat a korlátozásokat, amelyek nem teszik lehetővé az eredeti alkatrészek szállítóinak, hogy szerződéses vagy független javítóműhelyek számára egyaránt értékesíthessenek alkatrészeket.

Különösen azt kell felidézni az autóalkatrészek piacán lévő verseny vonatkozásában, hogy a gépjárműgyártók birtokában lévő szellemi tulajdonjogok, valamint az eredeti berendezések gyártóival kötött különböző alvállalkozási megállapodások (pl. alkatrész-beszállítói megállapodások) széles körű elterjedése következtében bizonyos alkatrészek továbbra is kizárólag a járműgyártók hálózataiban szerezhetők be. Ez némiképp gyengítette a független alkatrész-nagykereskedők helyzetét, valamint az általános javítási árak magasabb szintjét idézhette elő. E versennyel kapcsolatos lehetséges problémák megoldása azonban a 81. cikk (1) bekezdésének e megállapodásokra való esetenkénti alkalmazásától függ, és egyáltalán nem utalnak arra, hogy a CSMR esetleg nem megfelelően kezelné ezeket a problémákat a 81. cikk (3) bekezdése értelmében. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a felülvizsgált formatervezési irányelvre vonatkozó javaslatában 15 indítványozta, hogy kerüljön elfogadásra „javítási záradék”.

A Bizottság vizsgálata ugyanezekre a következtetésekre jut a CSMR 5. cikkében kifejtett ágazat-specifikus feltételekre vonatkozóan is, amelyek vagy fölöslegesnek bizonyultak a kívánt célkitűzések elérése szempontjából (pl. a párhuzamos kereskedelem védelme érdekében a telephelyre vonatkozó kikötéseknek a mentesítés hatálya alól való kizárása esetében), vagy nem mutatkozik semmiféle egyértelmű oksági összefüggésük a piaci versenyfeltételek tapasztalható javulásával (pl. a kizárás veszélyének megakadályozása érdekében a több márka együttes kínálatára vonatkozóan bevezetett szigorúbb szabályok esetében).

Végül, mint azt a 4. mellékletben található elemzés bemutatja, a CSMR 3. cikkének egyes szabályai bizonyos esetekben az elérni kívánt célokkal épp ellentétes hatást válthattak ki. Először is lehetséges, hogy a CSMR valójában az értékesítés egyöntetűségéhez járulhatott hozzá azzal, hogy a piaci részesedésre vonatkozó küszöbértéket a mennyiségi szelektív forgalmazási megállapodásokra vonatkozóan magasabb szinten határozta meg, mint más értékesítési formák esetében. Másodszor, azzal, hogy csak a hosszú távra szóló szerződéseket mentesítette, a CSMR megnehezíthette az új piaci szereplők számára a hálózatokba való belépést.

Harmadszor, a céljuk szerint a márkakereskedés tulajdonjogának a gyártó hálózatán belül működő másik márkakereskedő részére történő átruházását megkönnyítő sajátos szabályok nem csupán eredeti politikai célkitűzésük megvalósításával maradtak adósak (amely a nemzetközi jelenléttel rendelkező forgalmazók létrejöttének lehetővé tétele volt), hanem további alkalmazásuk azzal a hatással is járhat, hogy elősegíti a nemzeti szinten működő nagyobb kereskedői csoportok növekedését, ami egyes esetekben helyi szinten a márkán belüli és márkák közötti verseny csökkenését is előidézheti.

Összegezve tehát úgy tűnik, hogy a CSMR azon rendelkezései, amelyek eltértek a közösségi európai bíróságok ítélezési gyakorlatából levezetett általános elvektől, amelyek jelenleg a 2790/1999/EK bizottsági rendeletben testesülnek meg, a gépjárművek egyre inkább globalizálódó versenypiacával jellemezhető gazdasági helyzetben túlságosan szigorúnak, túl bonyolultnak, illetve redundánsnak tekinthetőek, különösen a gépjárművekre vonatkozó új uniós jogszabályok bevezetésére való tekintettel.

Az eddig kifejtettek fényében úgy tűnik, a fogyasztók számára jobb eredményekkel szolgálna egy fokozottabban hatáslapú és rugalmas megközelítés. Először, egy ilyen megközelítés lehetővé tenné a Bizottság számára, hogy jobban összpontosítsa erőfeszítéseit a legkárosabb versenyellenes gyakorlatokra és elkerülje annak veszélyét, hogy végrehajtási prioritásai torzulnak. E tekintetben figyelmet érdemel, hogy ugyan az ágazatra vonatkozóan a Bizottsághoz 2002 óta 46 hivatalos panasz érkezett, ebből azonban nem származott egyetlen tiltó határozat sem¹⁶, és csak három esetben került sor a informális tárgyalásos rendezési eljárásra¹⁷. Ami még feltűnőbb, a Bizottsághoz 2004 és 2007 között beérkezett 322 nem hivatalos panasz közül csak 36 vont maga után további vizsgálati lépéseket és egy sem eredményezte hivatalos eljárás indítását. Valójában a nem hivatalos panaszok túlnyomó többsége nem ténylegesen a versennyel kapcsolatos kérdésekre vonatkozott, hanem inkább ellenérdekű felek kereskedelmi vitáival voltak kapcsolatosak.

Megalapozottnak tűnik a feltételezés, hogy e tevékenységek olyan bizottsági erőforrásokat vettek igénybe, amelyeket ehelyett károsabb, a fogyasztói jólétet egyértelműen hátrányosan érintő versenyellenes gyakorlatok felderítésére és üldözésére lehetett volna fordítani. Nemzeti szinten az adatok nagyrészt hasonlóak. Míg a nemzeti versenyhatóságokhoz összesen mintegy

340 panasz érkezett, csupán 7 esetben tudtak az 1/2003/EK rendelet 11. cikke (4) bekezdése értelmében hozott határozatokhoz vezető végrehajtási intézkedéseket tenni.

Másodszor, figyelmet érdemel, hogy a jelenleg hatályos ágazat-specifikus szabályok összetettsége azzal a konkrét veszéllyel járt, hogy a nemzeti bíróságok egymástól eltérő módon értelmezik ezeket, ami egy esetben a Bizottság beavatkozását tette szükségessé az 1/2003/EK rendelet 15. cikkének (3) bekezdése alapján küldött „amicus curiae” okfejtések formájában¹⁸. Ezért valószínűsíthető, hogy a fokozottabban hatásalapú és egyszerűbb szabályozás jobban biztosítaná a közösségi versenyjogszabályok egységes alkalmazását az Unió területén.

Harmadszor, a beérkezett információk szerint a kevésbé formalista megközelítés növelné a jogbiztonságot az ágazatban működő vállalatok számára. Emlékeztetnünk kell arra, hogy annak ellenére, hogy a Bizottság nem kevés erőfeszítés ráfordításával kiadott egy magyarázó brosúrát és egy gyűjteményt a gyakran ismétlődő kérdésekkel, a vizsgált időszakban az érdekelt felek mégis folyamatosan segítséget kértek tőle, a legtöbb esetben egyáltalán nem a megállapodások piacra gyakorolt hatására vonatkozóan, hanem egyes szerződési feltételek értelmezésével kapcsolatban. Ennél is fontosabb, hogy a gépjármű-forgalmazásra vonatkozóan az Európai Közösségek Bíróságának benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek száma a jogbiztonság hiányának viszonylag magas fokáról tanúskodik, amely úgy tűnik, a túlságosan részletes és formalista megközelítésből ered. Az Európai Bíróság által 2003. január 1. és 2007. december 31. között a trösztellenes szabályok alapján hozott tizenhárom előzetes döntés közül négy a gépjárműágazatban a szerződésfelmondás feltételeire vonatkozó, CSMR-hez kapcsolódó rendelkezések értelmezésével volt kapcsolatos. Ez a vizsgált időszakban a vertikális forgalmazásra irányuló megállapodásokban hozott összes döntés 80%-t jelenti¹⁹.

Végül valószínű, hogy a fokozottabban hatásalapú és rugalmas megközelítés elősegítené, hogy a piaci szereplők számára csökkenjenek a jogszabály követelményeinek való megfelelés költségei²⁰. Kétségtelen, hogy bizonyos fokig abból adódott a minőségi követelményekre helyezett erőteljes hangsúly, amely 2002 után volt tapasztalható, hogy a kizárólagosság és a szelektivitás elemeit egyaránt tartalmazó korábbi rendszer egy nyitottabb rendszernek kezdte átadni helyét. E tekintetben fontos megjegyezni, hogy a Bizottság vizsgálata során a válaszadók közül gyakorlatilag minden nemzeti szintű forgalmazói szövetség annak a nézetnek adott hangot, hogy a CSMR hatályba lépése a szerződéses feltételek jelentős változásával hozható összefüggésbe, és egyes szövetségek a kereskedők költségeinek ebből származó emelkedését kb. 20 %-ban határozták meg. E szabályozási változással azonban számos feltétel, valamint a különösen súlyos korlátozásokra vonatkozó rendelkezések hosszú sora járt együtt, amelyek bizonyos esetekben nem tudták megvalósítani a piaci versenyfeltételek terén a várt javulást. Ez különösen egyértelmű azoknak a szabályozási korlátoknak az esetében, amelyek a javítási szolgáltatásokra vonatkozó alvállalkozási megállapodások elterjesztését és a további értékesítési és átadási helyek szabad létrehozását tüzték ki célul, valamint bizonyos mértékben a több márka együttes kínálatát célzóakra is. Így feltételezhető, hogy ha a fokozottabban hatásalapú megközelítés alkalmazásával felszámolhatóak lennének a CSMR-ben található fölösleges szabályozási korlátok, a felek költséghatékonyabb megállapodásokat köthetnének egymással, ami előnyt jelentene a fogyasztók számára.

A Bizottság tehát a felülvizsgálat ezen szakaszában azt állapítja meg, hogy a piaci verseny ugyanilyen szintű védelmét valósíthatta volna meg egy rugalmasabb rendszer, amely

szorosabban követi a vertikális összefonódásokra alkalmazandó általános elveket, ahogy azok jelenleg a 2790/1999/EK rendeletben megtalálhatók, ami egyúttal a vállalatok számára alacsonyabb megfelelési költségekkel, a versenyhatóságok számára pedig hatékonyabb végrehajtási rendszerrel járt volna.

19/2004. (II. 13.) Korm. rendelet
a gépjármű ágazatban a vertikális megállapodások egyes csoportjainak a
versenykorlátozás tilalma alól való mentesítéséről

A Kormány a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 96. §-ában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendeli el:

Mentesítés

1. § (1) E rendelet alapján - a Tpv. 17. §-ában meghatározott szempontokra figyelemmel - mentesül a gazdasági versenyt korlátozó megállapodásokra vonatkozó tilalom (Tpv. 11. §) alól az új gépjárművek, gépjármű pótalkatrészek vagy gépjármű javítási és karbantartási szolgáltatások beszerzésére, eladására vagy viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodás, amennyiben vertikális versenykorlátozást tartalmaz.

(2) A mentesítés a vertikális megállapodások következő csoportjaira is alkalmazandó:

a) vállalkozások társulása és tagjai között, vagy ilyen társulás és szállítói között kötött vertikális megállapodásokra csak akkor, ha valamennyi tag gépjármű vagy gépjármű alkatrész forgalmazó vagy javítóműhely, és a társulás egyetlen tagjának a hozzá kapcsolódó vállalkozásokkal együttes teljes éves forgalma sem lépi túl a 13 milliárd forintot; az ilyen társulások által kötött vertikális megállapodásokra e rendelet hatálya kiterjed anélkül, hogy ez érintené a Tpv. 11. §-ának a társulás tagjai között kötött horizontális megállapodásokra vagy a társulás által hozott döntésekre való alkalmazását;

b) szellemi alkotáson fennálló használati jogoknak a vevőre való átruházásáról vagy a vevő általi hasznosításáról szóló rendelkezéseket tartalmazó vertikális megállapodásokra, ha ezek a rendelkezések nem képezik az ilyen megállapodások elsődleges tárgyát, és közvetlenül kapcsolódnak áruk vagy szolgáltatások a vevő vagy a vevő vevői általi használatához, eladásához vagy viszonteladásához. A mentesítés alkalmazásának feltétele, hogy a szerződés szerinti árukat vagy szolgáltatásokat illetően ezek a rendelkezések ne tartalmazzanak olyan versenykorlátozásokat, amelyeknek célja vagy hatása azonos az e rendelet által nem mentesített vertikális korlátozásokéval.

(3) A mentesítés a versenytárs vállalkozások között létrejött vertikális megállapodásokra csak akkor alkalmazandó, ha a versenytárs vállalkozások nem kölcsönös vertikális megállapodást kötnek, és

a) a vevő teljes éves forgalma nem haladja meg a 26 milliárd forintot, vagy

b) a szállító áruk gyártója és forgalmazója, míg a vevő olyan forgalmazó, amely a szerződés szerinti árukkal versenyző árukat nem gyárt, vagy

c) a szállító a kereskedelem több szintjén működő szolgáltató, míg a vevő nem nyújt versenyző szolgáltatásokat a kereskedelemnek azon a szintjén, amelyen a szerződés szerinti szolgáltatásokat beszerzi.

Általános feltételek

2. § (1) A (2)-(6) bekezdésben foglaltak mellett a mentesítés alkalmazásának feltétele, hogy a

szállító piaci részesedése azon az érintett piacon, amelyen az új gépjárműveket, a gépjármű-pótalkatrészeket vagy a javítási és karbantartási szolgáltatásokat eladja, ne haladja meg a 30%-ot. A mentesítés alkalmazásához tartozó piaci részesedési küszöb 40% az új gépjárművek eladására szolgáló mennyiségi szelektív forgalmazási rendszereket létrehozó megállapodásokra vonatkozóan. E piaci részesedési küszöbök nem vonatkoznak a minőségi szelektív forgalmazási rendszereket létrehozó megállapodásokra.

(2) Kizárólagos szállítási kötelezettségeket tartalmazó vertikális megállapodások esetében a mentesítés alkalmazásának feltétele, hogy a vevő piaci részesedése ne haladja meg a 30%-ot azon az érintett piacon, amelyen a szerződés szerinti árukat vagy szolgáltatásokat beszerzi.

(3) A mentesítés alkalmazásának feltétele, hogy a forgalmazóval vagy javítóműhellyel létrejött vertikális megállapodás úgy rendelkezzen, hogy a szállító hozzájárul a vertikális megállapodásból eredő jogok és kötelezettségek a forgalmazási rendszernek az előző forgalmazó vagy javítóműhely által kiválasztott forgalmazójára vagy javítóműhelyére való átruházásához.

(4) A mentesítés alkalmazásának feltétele, hogy a forgalmazóval vagy javítóműhellyel létrejött vertikális megállapodás - abból a célból, hogy a szállító ne szüntesse meg a forgalmazóval vagy javítóműhellyel létrejött vertikális megállapodást olyan magatartások miatt, amelyek e rendelet szerint nem korlátozhatók - úgy rendelkezzen, hogy annak a szállítónak, amely a megállapodás felmondását kívánja bejelenteni, az ilyen bejelentést írásban kell megtennie, és a bejelentésnek tartalmaznia kell a felmondás részletes, tárgyyszerű és átlátható indokolását.

(5) A mentesítés alkalmazásának feltétele, hogy az új gépjárművek szállítója által forgalmazóval vagy szerződéses javítóműhellyel kötött vertikális megállapodás úgy rendelkezzen, hogy

a) a megállapodást legalább ötéves időtartamra kötik; ebben az esetben mindegyik félnek vállalnia kell, hogy a másik felet legalább hat hónappal korábban értesíti arról a szándékáról, hogy a megállapodást nem kívánja megújítani; vagy

b) a megállapodást határozatlan időtartamra kötik; ebben az esetben a megállapodás rendes felmondásához a felmondási időnek mindkét fél számára legalább két évnek kell lennie; ez az időtartam legalább egy évre csökken, ha

ba) a szállítót jogszabály vagy külön megállapodás arra kötelezi, hogy a megállapodás megszűntetése esetén megfelelő kártérítést fizessen, vagy

bb) a szállító azért mondja fel a megállapodást, mert hálózata egészének vagy jelentős részének átszervezése szükségessé válik.

(6) A mentesítés alkalmazásának feltétele, hogy a vertikális megállapodás minden fél számára jogot biztosítson arra, hogy a szerződéses kötelezettségeik teljesítésével kapcsolatos vitákat független szakértő vagy választottbírótság elé terjesszék. A felek rendelkezhetnek úgy is, hogy e vitarendezési módok mellett - a fél választásától függően - a jogvita bíróság elé is terjeszthető.

Nem mentesülő, különösen súlyos korlátozások

3. § (1) Új gépjárművek, javítási és karbantartási szolgáltatások vagy pótalkatrészek értékesítése esetében a mentesítés nem alkalmazható azokra a vertikális megállapodásokra, amelyeknek célja közvetlenül vagy közvetve, önmagukban vagy a felek ellenőrzése alatt álló más tényezőkkel összefüggésben

a) a forgalmazó vagy a javítóműhely azon lehetőségének korlátozása, hogy eladási árát meghatározza, ami nem érinti a szállítónak azt a lehetőségét, hogy legmagasabb eladási árát határozzon meg, vagy ajánlott eladási árát javasoljon, feltéve, hogy ez nem válik a felek valamelyike által gyakorolt nyomás vagy alkalmazott ösztönzés következményeként rögzített vagy legkisebb eladási árrá;

b) annak a területnek vagy vevőkörnek a korlátozása, amelyre, illetve amelynek a forgalmazó

vagy a javítóműhely a szerződés szerinti árukat vagy szolgáltatásokat eladhatja; a mentesítés alkalmazandó, azonban

ba) a szállító számára fenntartott vagy a szállító által más forgalmazó vagy javítóműhely számára juttatott kizárólagos területre vagy kizárólagos vevőcsoporthoz irányuló aktív eladások korlátozására, ha az ilyen korlátozás nem határolja be a forgalmazó vagy a javítóműhely vevőinek eladásait,

bb) a nagykereskedelem szintjén működő forgalmazó végső felhasználókhöz irányuló eladásainak korlátozására,

bc) szelektív forgalmazási rendszer tagjai nem szerződéses forgalmazók részére végzett új gépjármű és pótalkatrész eladásainak korlátozására az olyan piacokon, ahol szelektív forgalmazást alkalmaznak, a *ba)* pontban foglalt feltételektől függően,

bd) a vevő azon lehetőségeinek korlátozására, hogy beépítési célokra szállított elemeket olyan vevőknek értékesítsen, amelyek azokat a szállító által gyártottakkal azonos típusú áruk gyártására használnák fel;

c) a szelektív forgalmazási rendszer forgalmazói vagy javítóműhelyei - köztük a kereskedelem más-más szintjén működő forgalmazók vagy javítóműhelyek - közti keresztszállítások korlátozása;

d) szelektív forgalmazási rendszer a kiskereskedelem szintjén működő tagjainak korlátozása abban, hogy végső felhasználók részére új gépjárművek vagy könnyű haszongépjárművek, bármely gépjárműhöz pótalkatrészek vagy bármely gépjárműhöz javítási és karbantartási szolgáltatások aktív vagy passzív eladását valósítsák meg az olyan piacokon, ahol szelektív forgalmazást alkalmaznak. A mentesülés kiterjed azokra a megállapodásokra, amelyek szelektív forgalmazási rendszer valamely tagjának megtiltják, hogy nem megállapodás szerinti letelepedési helyről működjön, feltéve, hogy e megállapodások mentesülését a 4. § (2) bekezdésének *b)* pontja nem zárja ki;

e) szelektív forgalmazási rendszer a kiskereskedelem szintjén működő tagjainak korlátozása személygépkocsikon vagy könnyű haszongépjárműveken kívüli új gépjárművek végső felhasználóknak való aktív vagy passzív eladásában az olyan piacokon, ahol szelektív forgalmazást alkalmaznak anélkül, hogy ez érintené a szállítónak azt a lehetőségét, hogy a szóban forgó rendszer valamely tagjának a nem megállapodás szerinti letelepedési helyről való működést megtiltsa.

(2) Új gépjárművek értékesítése esetében a mentesítés nem alkalmazható azokra a vertikális megállapodásokra sem, amelyeknek célja közvetlenül vagy közvetve, önmagukban vagy a felek ellenőrzése alatt álló más tényezőkkel összefüggésben

a) a forgalmazó azon lehetőségének korlátozása, hogy bármely, a szerződés szerinti árusora valamelyik modelljének megfelelő új gépjárművet értékesítsen;

b) a forgalmazó azon lehetőségének korlátozása, hogy javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtását szerződéses javítóműhelyeknek alvállalkozásba adja, ami nem érinti a szállítónak azt a lehetőségét, hogy megkövetelje a forgalmazótól, hogy a szóban forgó szerződéses javítóműhely vagy javítóműhelyek nevére és címére a végső felhasználókat az eladási szerződés megkötése előtt tájékoztassa, és ha e szerződéses javítóműhelyek valamelyike nem az elárusítóhely közelében található, a végső felhasználókat a kérdéses javítóműhely vagy javítóműhelyek az elárusítóhelytől való távolságáról is tájékoztassa; a szállító azonban csak akkor állapíthat meg ilyen kötelezettségeket, ha hasonló kötelezettségeket ró azokra a forgalmazókra, amelyeknek a javítóműhelye nem ugyanazon helyiségekben található, mint az elárusítóhelyük.

(3) Javítási és karbantartási szolgáltatások és pótalkatrészek értékesítése esetében a mentesítés nem alkalmazható azokra a vertikális megállapodásokra sem, amelyeknek célja közvetlenül vagy közvetve, önmagukban vagy a felek ellenőrzése alatt álló más tényezőkkel összefüggésben:

- a) szerződéses javítóműhely azon lehetőségének korlátozása, hogy tevékenységeit javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtására és pótalkatrészek forgalmazására korlátozza;
- b) szelektív forgalmazási rendszer tagjai gépjármű pótalkatrész eladásainak korlátozása olyan független javítóműhelyek részére, amelyek ezeket az alkatrészeket gépjármű javításához és karbantartásához használják fel;
- c) az olyan korlátozás, amelyben eredeti pótalkatrészek vagy ugyanolyan minőségű pótalkatrészek, javító szerszámok vagy diagnosztikai vagy más készülék szállítója és egy gépjárműgyártó állapotodott meg, amely korlátozás behatárolja a szállítónak azt a lehetőségét, hogy ezeket az árukat vagy szolgáltatásokat szerződéses vagy független forgalmazóknak, szerződéses vagy független javítóműhelyeknek vagy végső felhasználóknak értékesítse;
- d) forgalmazó vagy szerződéses javítóműhely azon lehetőségének korlátozása, hogy eredeti pótalkatrészeket vagy ugyanolyan minőségű pótalkatrészeket az általa kiválasztott harmadik vállalkozástól szerezzen be, és gépjárművek javítására vagy karbantartására használja őket, anélkül, hogy ez érintené új gépjárművek szállítójának azt a lehetőségét, hogy megkövetelje, hogy garanciális javításhoz, ingyenes szervizeléshez és jármű visszahívási munkákhoz az általa szállított eredeti pótalkatrészeket használják;
- e) az a korlátozás, amelyben elemeket gépjárművek első összeszereléséhez használó gépjárműgyártó és az ilyen elemek szállítója állapotodott meg, és amely kötelezettség behatárolja az utóbbinak azt a lehetőségét, hogy védjegyét vagy logóját hatásosan és jól látható módon a pótalkatrészekben vagy a szállított elemeken feltüntesse.

(4) A mentesítés nem alkalmazható, ha a gépjárművek szállítója megtagadja, hogy független piaci szereplők az e gépjárművek javításához és karbantartásához vagy környezetvédelmi intézkedések végrehajtásához szükséges műszaki információhoz (ideértve az érintett szoftvert és a továbbképzést is), diagnosztikai és más készülékhez, szerszámokhoz hozzájussanak. Az ilyen hozzájutásnak különösen a gépjármű elektronikus irányító és diagnosztikai rendszereinek, e rendszerek a szállító standard eljárásaival összhangban álló programozásának, a javítási és továbbképzési instrukcióknak, valamint a diagnosztikai és szerviz eszközök és készülékek használatához szükséges információknak a korlátozás nélküli használatára kell kiterjednie. Jogszerű és helyénvaló azonban, ha a gépjárművek szállítója megtagadja az olyan műszaki információhoz való hozzájutást, amely harmadik személy számára lehetővé tenné, hogy megkerülje vagy kikapcsolja a beépített lopásgátló készülékeket, újrakalibrálja az elektronikus berendezéseket vagy manipuláljon az olyan berendezésekkel, amelyek például a gépjármű sebességét határolják be, kivéve, ha a lopás, újrakalibrálás vagy manipulálás elleni védelem kevésbé korlátozó eszközökkel is megvalósítható. A független piaci szereplők részére a hozzájutást diszkriminációmentesen, haladéktalanul és arányos módon kell biztosítani és az információt használható formában kell adni. A szellemi alkotásnak vagy know-how-nak minősülő tárgyhoz való hozzájutás megtagadása nem lehet visszaélés jellegű.

(5) A (4) bekezdés alkalmazásában független piaci szereplők a gépjárművek javításában és karbantartásában közvetlenül vagy közvetve részt vevő vállalkozások, különösen a független javítóműhelyek, javító berendezés- vagy szerszámgyártók, pótalkatrészek független forgalmazói, műszaki információkat megjelentető kiadók, autóklubok, országúti segélyszolgálatok, felülvizsgálatot végző és vizsgálati szolgáltatásokat kínáló piaci szereplők és a javítóműhelyek számára továbbképzést kínáló piaci szereplők.

Különös feltételek

4. § (1) Az új gépjárművek, javítási és karbantartási szolgáltatások vagy pótalkatrészek értékesítése tekintetében a mentesülés nem terjed ki a vertikális megállapodások által tartalmazott következő kötelezettségekre:

- a) a közvetlen vagy közvetett versenytilalmi kötelezettségekre;
- b) azokra a közvetlen vagy közvetett kötelezettségekre, amelyek korlátozzák egy szerződéses

javitóműhelynek azt a lehetőségét, hogy versenytárs szállítók járművei számára javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat nyújtson;

c) azokra a közvetlen vagy közvetett kötelezettségekre, amelyek valamely forgalmazási rendszer tagjait arra kényszerítik, hogy bizonyos versenytárs szállítók gépjárműveit vagy pótalkatrészeit ne értékesítsék vagy bizonyos versenytárs szállítók gépjárművei számára javítási és karbantartási szolgáltatásokat ne nyújtsanak;

d) azokra a közvetlen vagy közvetett kötelezettségekre, amelyek arra kényszerítik a forgalmazót vagy a szerződéses javítóműhelyt, hogy a megállapodás lejártát követően ne gyártson, szerezzen be, adjon el vagy viszonteladjon gépjárműveket vagy ne nyújtson javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat.

(2) Új gépjárművek értékesítése tekintetében a mentesülés nem terjed ki a vertikális megállapodások által tartalmazott következő kötelezettségekre:

a) azokra a közvetlen vagy közvetett kötelezettségekre, amelyek a kiskereskedőt arra kényszerítik, hogy ne értékesítsen a szerződés szerinti árukra vagy a nekik megfelelő árukra vonatkozó lízing szolgáltatásokat;

b) szelektív forgalmazási rendszer valamely személygépkocsi vagy könnyű haszongépjármű forgalmazójának azokra a közvetlen vagy közvetett kötelezettségeire, amelyek korlátozzák azt a lehetőségét, hogy további értékesítő vagy átadó helyeket hozzon létre olyan más helyszíneken, ahol szelektív forgalmazást alkalmaznak. A szállító megkövetelheti, hogy a további személygépkocsi és könnyű haszongépjármű értékesítő vagy átadó helyek (vagy a további javítóműhelyek) teljesítsék azokat a minőségi követelményeket, amelyek az ugyanazon földrajzi területen található hasonló létesítményekre vonatkoznak.

(3) Pótalkatrészek értékesítése vagy javítási és karbantartási szolgáltatások tekintetében a mentesülés nem terjed ki a szerződéses javítóműhely letelepedési helyére vonatkozó közvetlen vagy közvetett kötelezettségre, ha szelektív forgalmazást alkalmaznak.

A piaci részesedés kiszámítása

5. § (1) Az e rendeletben előírt piaci részesedéseket a következőképpen kell kiszámítani:

a) új gépjárművek forgalmazása tekintetében a szállító által eladott, szerződés szerinti áruk és a nekik megfelelő áruk, valamint a szállító által eladott, a vevők által sajátjaik, áruk és rendeltetésük alapján velük felcserélhetőnek vagy őket helyettesítőnek tartott más áruk együttes mennyisége alapján;

b) pótalkatrészek forgalmazása tekintetében a szállító által eladott szerződés szerinti áruk és egyéb áruk, valamint a szállító által eladott, és a vevők által sajátjaik, áruk és rendeltetésük alapján velük felcserélhetőnek vagy őket helyettesítőnek tartott más áruk együttes értéke alapján;

c) javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtása tekintetében a szállító forgalmazási hálózatának tagjai által értékesített szerződés szerinti szolgáltatások, valamint az ezen tagok által értékesített, a vevők által sajátjaik, áruk és rendeltetésük alapján velük felcserélhetőnek vagy őket helyettesítőnek tartott más szolgáltatások együttes értéke alapján.

(2) Ha a számításokhoz szükséges mennyiségi adatok nem állnak rendelkezésre, értékadatok is használhatók, illetve értékadatok hiányában mennyiségi adatok is használhatók. Ha ilyen információ nem áll rendelkezésre, akkor megbízható piaci információon alapuló becslések is alkalmazhatók. A 2. § (2) bekezdésének alkalmazásában a piaci részesedést a piaci beszerzés mennyisége, illetve a piaci beszerzés értéke vagy a rájuk vonatkozó becslések alapján kell kiszámítani.

(3) Az e rendeletben előírt 30%-os és 40%-os piaci részesedési küszöb alkalmazására a következő szabályok irányadók:

a) a piaci részesedést az előző naptári évre vonatkozó adatok alapján kell kiszámítani;

b) a piaci részesedés magában foglalja azokat az árukat vagy szolgáltatásokat is, amelyeket integrált forgalmazóknak értékesítés céljára szállítottak;

c) amennyiben a megállapodás hatálybalépését követően a piaci részesedés mértéke meghaladja a 2. § (1) bekezdése szerinti mértéket, a megállapodásra az 1. §-ban foglalt rendelkezések szerinti mentesítés a következő naptári év június 30-áig alkalmazható.

A forgalom kiszámítása

6. § (1) Az 1. § (2) bekezdésének a) pontjában, illetve (3) bekezdésének a) pontjában említett éves összforgalom kiszámításához a vertikális megállapodásban részt vevő fél és a hozzá kapcsolódó vállalkozások által az előző évben valamennyi áruval és szolgáltatással az adók és más befizetések levonása után elért forgalmakat kell összeadni. Ennek során nem kell figyelembe venni a vertikális megállapodás felei és a hozzájuk kapcsolódó vállalkozások közti vagy a hozzájuk kapcsolódó vállalkozások egymás közti forgalmát.

(2) A mentességet továbbra is alkalmazni kell, ha bármely két egymást követő pénzügyi év során az éves forgalom küszöbértékét legfeljebb 10%-kal haladják meg.

Meghatározások

7. § (1) E rendelet alkalmazásában

a) *eredeti pótalkatrészek*: azok a pótalkatrészek, amelyek a gépjármű összeszereléséhez használt elemekkel azonos minőségűek, és amelyeket a gépjárműgyártó által a szóban forgó elemek vagy pótalkatrészek gyártásához adott specifikációk és gyártási standardok alapján gyártanak. Idetartoznak azok a pótalkatrészek is, amelyeket ezekkel az elemekkel azonos gyártósoron gyártanak. Ellenkező bizonyítás hiányában az alkatrészek eredeti pótalkatrésznek tekintendők, ha az alkatrészgyártó igazolja, hogy az alkatrészek ugyanolyan minőségűek, mint a szóban forgó gépjármű összeszereléséhez használt elemek, és a járműgyártó specifikációi és standardjai alapján gyártották őket;

b) *forgalmazási rendszer vállalkozásai*: a gyártó és a gyártó által, illetve a gyártó hozzájárulásával a szerződés szerinti áruk vagy az azoknak megfelelő áruk forgalmazásával, javításával vagy karbantartásával megbízott vállalkozások;

c) *független javítóműhely*: az a szolgáltató, aki nem az azon gépjárművek szállítója által felállított forgalmazási rendszerben működve nyújt gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatásokat, amelyek számára javítási és karbantartási szolgáltatásokat nyújt. Valamely szállító forgalmazási rendszerének szerződéses javítóműhelye e rendelet alkalmazásában annyiban tekintendő független javítóműhelynek, amennyiben javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat nyújt az olyan szállító által szállított gépjárművek számára, amely szállító forgalmazási rendszerének nem tagja;

d) *gépjármű*: a közúti használatra szánt három- vagy többkerekű önjáró jármű;

e) *kapcsolódó vállalkozások*: a felekkel a Tptv. 26. §-ának (3) bekezdése szerint kapcsolatban álló vállalkozások;

f) *kizárólagos szállítási kötelezettség*: az olyan közvetlen vagy közvetett kötelezettség, amely a szállítót arra kényszeríti, hogy a megállapodás szerinti árukat vagy szolgáltatásokat meghatározott felhasználás vagy viszonteladás céljából a megállapodásban meghatározott területen csak egy vevőnek értékesítse;

g) *know-how*: a Magyar Köztársaság Polgári Törvénykönyvéről szóló 1959. évi IV. törvény 86. §-ának (4) bekezdésében meghatározott ismeretek és tapasztalatok;

h) *könnyű haszongépjármű*: a legfeljebb 3,5 tonna össztömegű, áruk vagy személyek szállítására rendelt gépjármű; ha valamely könnyű haszongépjárművet olyan változatban is értékesítenek, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 3,5 tonnát meghaladja, akkor e jármű minden változata könnyű haszongépjárműnek tekintendő;

i) *menyiségi szelektív forgalmazási rendszer*: az a szelektív forgalmazási rendszer, amelyben a szállító a forgalmazók vagy a javítóműhelyek kiválasztására olyan követelményeket alkalmaz, amelyek a kiválasztott forgalmazók vagy javítóműhelyek számát közvetlenül behatárolják;

j) *minőségi szelektív forgalmazási rendszer*: az a szelektív forgalmazási rendszer, amelyben a

szállító a forgalmazók vagy javítóműhelyek kiválasztására olyan tisztán minőségi jellegű követelményeket alkalmaz, amelyeket a szerződés szerinti áru vagy szolgáltatás jellege megkövetel, amelyek egységesen vonatkoznak minden, a forgalmazási rendszerhez csatlakozni kívánó forgalmazóra vagy javítóműhelyre, amelyeket diszkriminációmentesen alkalmaznak, és amelyek közvetlenül nem határolják be a forgalmazók vagy a javítóműhelyek számát;

- k) *pótalkatrészek*: azok az áruk, amelyeket valamely gépjárműbe vagy gépjárműre e jármű elemeinek pótlására be- vagy ráépítenek, ideértve az olyan árukat is, mint a kenőanyagok, amelyek a gépjármű használatához szükségesek, kivéve a hajtóanyagokat;
- l) *szelektív forgalmazási rendszer*: az a forgalmazási rendszer, amelyben a szállító vállalja, hogy a szerződés szerinti árukat vagy szolgáltatásokat, közvetlenül vagy közvetve, csak a meghatározott követelmények alapján kiválasztott forgalmazóknak vagy javítóműhelyeknek értékesíti, és amelyben ezek a forgalmazók vagy javítóműhelyek vállalják, hogy az ilyen árukat vagy szolgáltatásokat nem értékesítik nem szerződéses forgalmazóknak vagy független javítóműhelyeknek, ami nem érinti a pótalkatrészek független javítóműhelyek részére való értékesítésének lehetőségét, vagy azt a kötelezettséget, hogy bocsássonak a független piaci szereplők rendelkezésére minden, gépjárművek javításához és karbantartásához vagy környezetvédelmi intézkedések végrehajtásához szükséges műszaki információt, diagnosztikai készüléket, szerszámot és továbbképzést;
- m) *személygépkocsi*: a személyszállításra rendelt gépjármű, amelyben a vezető ülésén kívül legfeljebb nyolc ülés van;
- n) *szerződés szerinti árusor*: minden gépjármű modell, amely a forgalmazó számára való beszerzésre a szállítónál rendelkezésre áll;
- o) *szerződés szerinti árusor valamelyik modelljének megfelelő gépjármű*: olyan jármű, amely a gyártó által vagy az ő hozzájárulásával létesített forgalmazási rendszer valamely másik vállalkozásával kötött forgalmazási megállapodás tárgyát képezi, és amely a karosszéria kialakítását, a hajtóművet, az alvázat és a motortípust tekintve azonos a szerződés szerinti árusor valamelyik járművével, és amelyet a gyártó sorozatban gyárt vagy szerel össze;
- p) *szerződéses javítóműhely*: az a szolgáltató, aki a gépjárművek szállítója által felállított forgalmazási rendszerben működve gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatásokat nyújt;
- q) *ugyanolyan minőségű pótalkatrészek*: csak az olyan vállalkozások által készített pótalkatrészek, amely bármikor igazolni tudja, hogy a szóban forgó alkatrészek minősége megfelel a szóban forgó gépjárművek összeszereléséhez jelenleg vagy korábban használt elemekének;
- r) *végso felhasználók*: a lízing társaságok is, kivéve, ha a lízingszerződések a szerződés lejárt előtti tulajdonjog átszállásról vagy járművételi opcióról rendelkeznek;
- s) *verseny társ vállalkozások*: az azonos termékpiacon működő tényleges vagy potenciális szállítók; a termékpiac felőleli azokat az árukat vagy szolgáltatásokat, amelyeket a vevő sajátosságaik, áruk vagy rendeltetésük alapján a szerződés szerinti árukkal vagy szolgáltatásokkal felcserélhetőnek vagy őket helyettesítőnek tart;
- t) *versenytilalmi kötelezettség*: minden olyan közvetlen vagy közvetett kötelezettség, amely a vevőt arra kényszeríti, hogy ne gyártson, szerezzen be, értékesítsen vagy viszont eladjon a szerződés szerinti árukkal vagy szolgáltatásokkal versenyző árukat vagy szolgáltatásokat, vagy minden, a vevőre rótt közvetlen vagy közvetett kötelezettség, amelynek értelmében a szerződés szerinti árukból és szolgáltatásokból, valamint helyettesítőikből az érintett piacon az előző naptári évben megvalósított beszerzések értéke alapján számított teljes beszerzésének több mint 30%-át a szállítótól vagy a szállító által kijelölt más vállalkozástól kell beszereznie.
- Az a kötelezettség, amelynek értelmében a forgalmazónak más szállítók gépjárműveit a márkák összetévesztésének elkerülése érdekében a bemutatóterem egymástól elkülönített területeiről kell értékesítenie, e rendelet alkalmazásában nem versenytilalmi kötelezettség. Az

a kötelezettség, amelynek értelmében a forgalmazónak a különböző márkákhoz márkaszpecifikus eladószemélyzetet kell alkalmaznia, e rendelet alkalmazásában versenytilalmi kötelezettség, kivéve, ha a forgalmazó határoz úgy, hogy márkaszpecifikus eladó személyzetet alkalmaz, és a szállító visel minden ebből adódó többletköltséget;

u) vertikális korlátozások: a Tpv. 11. §-ának hatálya alá eső versenykorlátozások, ha a vertikális megállapodás tartalmazza azokat;

v) vertikális megállapodások: azok a megállapodások vagy összehangolt magatartások, amelyek két vagy több olyan vállalkozás között jöttek létre, amelyek mindegyike a rendelet alkalmazásában a termelési vagy forgalmazási lánc eltérő szintjén működik;

w) vevő: a forgalmazó, a javítóműhely, ideértve azt a vállalkozást is, amely más vállalkozás nevében értékesít árukat vagy szolgáltatásokat.

(2) E rendelet alkalmazásában a vállalkozás, szállító, vevő, forgalmazó, integrált forgalmazó és javítóműhely megnevezés az illető vállalkozásokhoz kapcsolódó vállalkozásokat is jelenti.

A mentesülés kedvezményének megszűnése

8. § Az e rendelet alapján mentesülő megállapodások esetében a Gazdasági Versenyhivatal a Tpv. 16/A. §-a alapján megállapíthatja, hogy az adott megállapodásra a csoportos mentesülés nem terjed ki.

Záró rendelkezések

9. § (1) Ez a rendelet 2004. május 1-jén lép hatályba, rendelkezéseit az ezt követően kötött megállapodásokra kell alkalmazni. A 4. § (2) bekezdésének *b*) pontja 2005. október 1-jétől alkalmazandó.

(2) A gazdasági versenyt korlátozó megállapodásokra vonatkozó tilalom (Tpv. 11. §) alól 2004. október 31-ig mentesül az e rendelet hatálybalépését megelőzően kötött és a 247/1997.

(XII. 20.) Korm. rendelet alapján mentesülő, de e rendelet előírásainak meg nem felelő megállapodás.

(3) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a gépjármű-forgalmazási és szerviz megállapodások egyes csoportjainak a versenykorlátozás tilalma alól történő mentesítéséről szóló 247/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet és a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény végrehajtását szolgáló egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 246/2000. (XII. 24.) Korm. rendelet 1. §-ának (5) bekezdése.