

# Európai Bizottság

Gyakran feltett kérdések a trösztellenes uniós szabályoknak a gépjárműágazatban való alkalmazásával kapcsolatban  
2012. augusztus 27.

A gépjárművekre vonatkozó új csoportmentességi rendelet<sup>1</sup> és a kiegészítő iránymutatás<sup>2</sup> 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 kérdéseket<sup>3</sup>. 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. 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 végeztesse el<sup>4</sup>. Emellett a jótállási feltételek azt sem írhatják elő, hogy a jótállás által nem fedezett alkatrész-cserék esetében márkalkatrészeket 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 fennál-

lása 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 gépjárműszállító<sup>5</sup> arra utasítja márkakereskedőit, hogy bizonyos hibákat a jótállási határidő lejárta után is ingyenesen javítsanak ki.

*1. Független-e a szerviz- vagy alkatrész-korlátozások megítélése attól, hogy azokat az adásvételi szerződés vagy pedig a szerviz- vagy garanciakönyv tartalmazza?*<sup>6</sup>

Nem. A gyakorlatban előfordulhat, hogy a szerviz- vagy alkatrész-korlátozásokat nem az adásvételi szerződés, hanem egy külön dokumentum – például a szerviz- vagy 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 járműgyártókhöz vagy importőreikhez 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 értékesítésekor 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 értékesítésekor 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-e<sup>7</sup>, és ezért végrehajtása valószínűsíthetően kizárja-e a versenyből a független javítóműhelyeket vagy elzárja-e a pótalkatrész-forgalmazás alternatív csatornáit.

*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 tartalmazott.<sup>8</sup>

*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 e járműveken jótállási munkákat végezzenek el, ez az értékesítés korlátozásának minősül, és a szóban forgó szelektív forgalmazási megállapodások valószínűleg ellentétesek az EU versenyjogi szabályaival.<sup>9</sup>

Ugyanez vonatkozik a termékvisszahívás következtében elvégzett ingyenes szervizelésre vagy egyéb munkákra is<sup>10</sup>. Az indokoláson nem változtat az, ha a 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 kötelező 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 mobilítási 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 szabályok<sup>11</sup>. Nem terjed ki rájuk a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet hatálya sem<sup>12</sup>. 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.

*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 illetően<sup>13</sup>. Bizonyos kérdések azonban ismételtelen felmerülnek az alkatrészek független és szerződéses javító-műhelyek részére történő szállításával kapcsolatban.

*8. A saját előállítású alkatrészekre<sup>14</sup> vonatkozó előnyök vagy kedvezmények feltételül szabhatja-e a gépjárműszállító azt, hogy a javító-műhelyek 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 javító-műhelyeket, hogy többet értékesítsenek a szóban forgó márka alkatrészeiből.

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 javító-műhely 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 szerezzen<sup>15</sup>.

*9. Kötelezheti-e a gépjárműszállító a szerződéses javító-műhelyeit arra, hogy más márkák alkatrészeit a saját márkájánál alkatrészeitől elkülönítve tárolja?*

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

A gépjárműszállítónak jogos érdeke fűződhet annak biztosításához, hogy a szerződéses javító-műhelyek 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 javító-műhelyeket más márkák alkatrészeinek használatától<sup>16</sup>. Nem indokolható korlátozást jelent például az, ha a gépjárműszállító azt írja elő a javító-műhelyei számára, hogy ezeket az alkatrészeket külön helyiségben vagy a munkaállomásokon kívül tárolják.

*10. Megtagadhatja-e a szerződéses javító-műhely, hogy független javító-műhelyeknek szállítson saját előállítású alkatrészeket?*

Általában igen. Valószínűleg nem sértené az EU versenyjogi szabályait az, ha egy szerződéses javító-műhely saját indíttatásból megtagadná a pótalkatrészek független javító-műhelyek részére történő szállítását.

A legtöbb esetben a szerződéses javító-műhelyek érdekében áll, hogy pótalkatrészeket adjanak el a független javító-műhelyeknek, mert ennek során árrest alkalmaznak.

Ha egy szerződéses javító-műhely valamely okból saját indíttatásból úgy döntene, hogy független javító-műhelyeknek nem ad el saját előállítású alkatrészeket, ez valószínűleg nem sértené az EU versenyjogi szabályait<sup>17</sup>. A független javító-műhelyek rendszerint másik szerződéses javító-műhelyhez 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 javító-műhelyek számára, úgy a szóban forgó megállapodás valószínűleg versenyellenes lenne.<sup>18</sup>

*11. Milyen körülmények között lenne köteles egy gépjárműszállító arra, hogy független javító-műhelyek számára közvetlenül szállítson pótalkatrészeket?*

Amennyiben a független javító-műhelyek 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 javító-műhelyeiket a saját márkájukhoz tartozó járművek javítási és karbantartási munkáinak elvégzéséhez szükséges alkatrészek teljes skálájával, és a javító-műhelyek és a forgalmazók is csak tőlük tudnak beszerezni bizonyos alkatrészeket. Ha a független javító-műhelyek e saját előállítású alkatrészeket nem tudják szerződéses forgalmazóktól beszerezni, és a gépjárműszállító megtagadja a független javító-műhelyek részére történő közvetlen szállítást, ez erősítheti a szerződéses javító-műhelyekkel és/vagy alkatrészforgalmazókkal kötött megállapodásaiból eredő lehetséges negatív hatásokat<sup>19</sup>. Konkrétan: a saját előállítású alkatrészekhez való hozzáférés hiánya következtében gyengülhet a független szereplők piaci helyzete, végző soron a fogyasztók sérelmét eredményezve.

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

Általában nem. Ha egy szerződéses pótalkatrész-forgalmazó saját indíttatásból úgy dönt, hogy nem értékesít olyan független javító-műhelyeknek, amelyek közvetítőt vesznek igénybe, ez nem sérti az EU versenyjogi szabályait. Amennyiben azonban a gépjárműszállító arra utasítaná forgalmazóit, hogy közvetítőn keresztül ne végezzenek értékesítést, úgy forgalmazási megállapodásai valószínűleg sértenék az EU versenyjogi szabályait.

A legtöbb gépjárműszállító minőségi szelektív forgalmazási rendszer működtet a pótalkatrészek értékesítésére. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet alkalmazásában a független javító-műhelyeket kell a pótalkatrészek végső felhasználóinak tekinteni<sup>20</sup>. Amennyiben egy gépjárműszállító a szerződéses forgalmazói számára meg kívánna tiltani a közvetítő útján eljáró ilyen javító-műhelyek 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 megsértését<sup>21</sup>.

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 egy szerződéses javítóműhelynek hozzáféréssel kell rendelkeznie egy meghatározott eszközhöz, a legtöbb esetben valószínűleg elfogadható minőségi feltétel<sup>22</sup>.

*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 fel<sup>23</sup>.

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 el<sup>24</sup>. 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 elbírálni<sup>25</sup>.

## A műszaki információkhoz való hozzáférés

A kiegészítő iránymutatásban szereplő, e kérdéssel kapcsolatos részletes pontosítás ellenére<sup>26</sup> a bizottsághoz és a nemzeti versenyhatóságokhoz is érkeztek kérdések a védelemmel és biztonsággal,

az árázással, 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?*

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) monopóliumhelyzetről 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 okokkal<sup>27</sup>. 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 bevezetését<sup>28</sup>.

### 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 bűnyügi nyilvántartás ellenőrzése általában a védelem céljából megfelelő és kevésbé korlátozó eszköznek tekinthető.

*16. Biztosíthat-e a gépjárműgyártó árendedményt 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 szerezzen<sup>29</sup>.

### 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 verseny szabályait.

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 munkákat kell elvégezni a szervizelési menetrendnek való megfeleléshez.

Egy hiányos szervizelési és javítási nyilvántartás valószínűleg csökkenti a jármű maradványértékét, és megnehezíti a jótállási feltételek betartásának bizonyítását. Ha a független javítóműhelyek nem tudnák frissíteni e nyilvántartásokat, ez valószínűleg visszatartaná a fogyasztókat a független javítóműhelyek igénybevételétől, 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” kívül<sup>30</sup> a szerződéses javítóműhely-hálózatokhoz való hozzáférésnek általában minden olyan vállalkozás számára nyitottnak kell lennie, amely a vonatkozó minőségi kritériumoknak megfelel<sup>31</sup>. Mindazonáltal egy felmerült kérdés szerint a hozzáférés bizonyos feltételeit nem szabadna minőségi jellegűnek tekinteni (így ezek mennyiségi szempontnak minősülnek).<sup>32</sup>

### 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 javítóműhelyeiket<sup>33</sup>. 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 kapcsolo-

latos 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 márká javítási és karbantartási szolgáltatásainak piacán.

- 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://eurlex.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://eurlex.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 pótalkatész-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.
- 4 Lásd a fenti 1. lábjegyzetben említett kiegészítő iránymutatás (69) pontját.
- 5 E dokumentumban a „gépjárműszállító” kifejezés rendszerint a jármű gyártójára (gyártóra) 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 garanciaötvénynek a végső fogyasztó részére történő átadása a gyártó és a márkakereskedő közötti megállapodás részét képezi vagy ahhoz kapcsolódik, és így 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).
- 7 Általánosságban véve nem valószínű, hogy az ilyen szerviz- vagy alkatrész-korlátozás bármilyen előnnyel járnának a biztosítótársaság számára.
- 8 Ezért nem valószínű, hogy az ilyen jótállás következtében a szóban forgó szelektív forgalmazási megállapodások az EUMSZ 101. cikkébe ütközzenek.
- 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 minősülnek; lásd: <http://eurlex.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://eurlex.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 termékviszahívás következtében szükségessé vált ingyenes szervizelést vagy egyéb munkákat, vagy szerződéssel nem kötelezik szerződéses javítóműhelyeiket arra, hogy ezeken a járműveken végezzék el a termékviszahívással 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.
- 13 Lásd a rendelet 5. cikkét.