

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 (EGT-vonatkozású szöveg)

Az Európai Bizottság, tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre, tekintettel a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 1965. március 2-i 19/65/EGK tanácsi rendeletre és különösen annak 1. cikkére, e rendelet tervezetének közzétételét követően, a versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően, mivel:

(1) A 19/65/EGK rendelet felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (*) 101. cikkének (3) bekezdését rendeleti úton alkalmazza a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó vertikális megállapodások és azoknak megfelelő összehangolt magatartások egyes csoportjaira. A csoportmentességi rendeletek meghatározott feltételeknek megfelelő vertikális megállapodásokra vonatkoznak, és lehetnek általános jellegűek, illetve ágazatspecifikusak.

(2) A Bizottság meghatározta azon vertikális megállapodások csoportját, amelyeket úgy tekint, hogy általában eleget tesznek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében megállapított feltételeknek, és e célból elfogadta a 2790/1999/EK bizottsági rendelet helyébe lépő, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2010. április 20-i 330/2010/EU bizottsági rendeletet.

(3) A személyautókat és a haszongépjárműveket egyaránt felölelő gépjárműágazatban 1985 óta születnek egyedi csoportmentességi rendeletek, amelyek közül a legutóbbi 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 rendelet. A 2790/1999/EK rendelet kifejezetten kimondta, hogy nem vonatkozik olyan vertikális megállapodásokra, amelyeknek tárgya bármely más csoportmentességi rendelet hatálya alá tartozott. A gépjárműágazat tehát e rendelet hatályán kívül esett.

(4) Az 1400/2002/EK rendelet 2010. május 31-én hatályát veszti. Ugyanakkor a gépjárműágazatnak továbbra is csoportmentességben kell részesülnie a hatósági ellenőrzés egyszerűsítése és az érintett vállalkozások megfelelési költségeinek csökkentése érdekében, a Szerződés 103. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti hatékony piacfelügyelet biztosítása mellett.

(5) A gépjárműágazatban az új gépjárművek forgalmazása, a pótalkatrészek forgalmazása és a javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtása terén 2002 óta szerzett tapasztalatok lehetővé teszik a gépjárműágazatban létrejövő vertikális megállapodások

azon csoportjainak meghatározását, amelyek úgy tekinthetők, hogy általánosságban teljesítik a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében megállapított feltételeket.

(6) E csoportba tartoznak az új gépjárművek vételére, eladására vagy viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodások, a gépjárművek pótalkatrészeinek vételére, eladására vagy viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodások, és az ezeknél a járműveknél alkalmazott javítási vagy karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó vertikális megállapodások, amennyiben ezek a megállapodások nem versenytárs vállalkozások között, vagy bizonyos versenytársak között jönnek létre vagy azokat bizonyos kiskereskedelmi társulások, illetve javítóműhely-társulások kötik meg. Ezt a rendeletet ezekre a vertikális megállapodásokra abban az esetben is alkalmazni kell, ha azok szellemi tulajdonjogok átruházására vagy használatára vonatkozó kiegészítő rendelkezéseket tartalmaznak. A „vertikális megállapodás” fogalmát ennek megfelelően úgy kell meghatározni, hogy az magában foglalja mind az ilyen jellegű megállapodásokat, mind a megfelelő összehangolt magatartásokat.

(7) A vertikális megállapodások bizonyos fajtái a termelési vagy forgalmazási láncban belül a részt vevő vállalkozások közötti jobb együttműködés megkönnyítése révén javíthatják a gazdasági hatékonyságot. E megállapodások különösen a felek tranzakciós és forgalmazási költségeinek csökkentéséhez, valamint eladásaik és befektetéseik optimális szintjének kialakításához vezethetnek.

(8) Annak valószínűsége, hogy az ilyen hatékonyságnövelő hatások túlsúlyban vannak a vertikális megállapodásokban foglalt korlátozásoknak tulajdonítható versenyellenes hatásokhoz viszonyítva, a megállapodásban részt vevő felek piaci erejének szintjétől, és ezért attól függ, hogy az említett vállalkozások milyen mértékű versennyel szembesülnek más olyan áruk vagy szolgáltatások szállítói részéről, amelyeket a vevők egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tekintenek a termékek jellemzői, ára és rendelkezése alapján. A csoportmentesség kedvezményéből ki kell zárni azokat a vertikális megállapodásokat, amelyek olyan korlátozásokat tartalmaznak, amelyek valószínűleg versenyellenesek, illetve a fogyasztókat megkárosítják, vagy amelyek nem nélkülözhetetlenek a hatékonyságnövelő hatások kiváltásához.

(9) A csoportmentességi rendelet megfelelő hatályának meghatározása érdekében a Bizottságnak figyelembe kell vennie az adott ágazat versenyfeltételeit. E vonatkozásban, a gépjárműágazat alapos vizsgálatának az 1400/2002/EK bizottsági rendelet végrehajtásáról szóló, 2008. május 28-i értékelő jelentésben és a gépjármű-ágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról szóló, 2009. július 22-i bizottsági közleményben foglalt következtetései megmutatták, hogy különbséget kell tenni az új gépjárművek forgalmazására vonatkozó megállapodások, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtására, illetve a pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodások között.

(10) Az új gépjárművek forgalmazásának tekintetében úgy tűnik, nincsenek olyan komoly versenyt érintő hiányszabványok, amelyek megkülönböztetnék ezt az ágazatot a többi gazdasági ágazattól, és amelyek szükségessé tennék a 330/2010/EU rendeletben meghatározottaktól eltérő, illetve azoknál szigorúbb szabá-

(*) 2009. december 1-jén az EK-Szerződés 81. cikke helyébe az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke lépett. E két cikk lényegében azonos. E rendelet alkalmazásában az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikkére történő hivatkozásokat szükség esetén az EK-Szerződés 81. cikkére történő hivatkozásokként kell érteni.

lyok alkalmazását. A piaci részesedési küszöb, bizonyos vertikális megállapodások kizárása a csoportmentességből, és az azon rendeletben meghatározott egyéb feltételek általában biztosítják azt, hogy az új gépjárművek forgalmazására vonatkozó vertikális megállapodások megfeleljenek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében megállapított követelményeknek. Ezért az ilyen megállapodásoknak részesülniük kell a 330/2010/EU rendelet által nyújtott mentességben, az ott meghatározott valamennyi feltétel teljesülése esetén.

(11) A pótalkatrészek forgalmazására, illetve a javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó megállapodások tekintetében figyelembe kell venni a gépjárműágazat utópiacának egyes sajátos jellemzőit. A Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelet alkalmazása során nyert tapasztalatai azt mutatják, hogy az egyedi javítási munkák árnövekedése csak részben jár együtt a korszerű járművek megbízhatóságának növekedésével, illetve a karbantartások közötti időszak meghosszabbodásával. Ez utóbbi folyamatok azon gépjármű-alkatrészek technológiai fejlődésével, valamint magasabb fokú komplexitásával és megbízhatóságával állnak összefüggésben, amelyeket a gépjárműgyártók az eredeti berendezések szállítóitól szereznek be. Ezek a beszállítók pótalkatrészként értékesítik termékeiket az utópiacra a gépjárműgyártók szerződéses javítóműhely-hálózatain, valamint független csatornákon keresztül egyaránt, ezáltal fontos versenyerőt képviselnek a gépjárműágazat utópiacán. Az uniós fogyasztók által átlagosan viselt gépjármű-javítási és -karbantartási költségek a gépjárművekre fordított fogyasztói összkiadások nagyon magas hányadát teszik ki.

(12) A gépjárműágazat utópiacának versenyfeltételei közvetlenül érintik a közbiztonságot is, mivel a nem megfelelően javított járművek vezetése adott esetben nem biztonságos, valamint a kőzetszennyezés és a környezetet is, mivel a szén-dioxid és egyéb légszennyező anyagok kibocsátása magasabb lehet azon járműveknél, amelyeket nem tartanak rendszeresen karban.

(13) Amennyiben meghatározható egy különálló utópiac, a pótalkatrészek adásvételi piacán, valamint a gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatások piacán a hatékony verseny attól függ, hogy a gépjárműgyártók által közvetve vagy közvetlenül létrehozott javítóműhely-hálózaton belül működő szerződéses javítóműhelyek között, valamint a szerződéses és a független szereplők – beleértve a független pótalkatrész-szállítókat és javítóműhelyeket is – között milyen mértékű a verseny. Az utóbbiak versenyképessége az alapvető tényezőkhez – pl. pótalkatrészek, műszaki információ – való korlátlan hozzáférés függvénye.

(14) E sajátosságokra figyelemmel a 330/2010/EU rendeletben foglalt szabályok, amelyek magukban foglalják az egységes 30%-os piaci részesedési küszöböt is, szükségesek, de nem elégségesek annak biztosításához, hogy csak azok a pótalkatrészek forgalmazására, illetve javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó vertikális megállapodások részesüljenek csoportmentességben, amelyek esetében kellő bizonyossággal feltételezhető, hogy teljesülnek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében megállapított feltételek.

(15) Ezért a pótalkatrészek forgalmazására, illetve a javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó vertikális megállapodások csak abban az esetben részesülhetnek csoportmentességben, ha – a 330/2010/EU rendeletben előírt mentességi feltételeken túl – megfelelnek a gépjárműágazat utópiacán való pótalkatrész-ellátást és -felhasználást esetlegesen korlátozó súlyos versenykorlátozások meghatározott típusaira vonatkozó szigorúbb követelményeknek is.

(16) Különösen azok a megállapodások nem részesülhetnek a csoportmentesség kedvezményében, amelyek korlátozzák egy gépjárműgyártó szelektív forgalmazási rendszerének tagja által pótalkatrészeknek olyan független javítóműhelyek számára történő eladását, amelyek javítási vagy karbantartási szolgáltatások nyújtásához használják azokat. Az ilyen pótalkatrészekhez való hozzáférés nélkül a független javítóműhelyek nem lennének képesek a szerződéses javítóműhelyekkel hatékonyan versenyezni, mivel a fogyasztók számára nem nyújthatnának a gépjárművek biztonságos és megbízható működéséhez hozzájáruló, jó minőségű szolgáltatásokat.

(17) Továbbá a javítási és karbantartási piacokon a hatékony verseny biztosítása és annak lehetővé tétele érdekében, hogy a javítóműhelyek a végfelhasználónak versenyképes pótalkatrészeket kínáljanak, nem tartoznak a csoportmentesség hatálya alá azok a vertikális megállapodások, amelyek – bár megfelelnek a 330/2010/EU rendeletnek – korlátozzák a pótalkatrészgyártókat abban, hogy ilyen alkatrészeket adjanak el egy gépjárműgyártó forgalmazási rendszerének keretén belül működő szerződéses javítóműhelyek számára, illetve a pótalkatrészek független forgalmazói, a független javítóműhelyek vagy a végfelhasználók számára. Ez nem érinti a pótalkatrészek gyártóinak polgári jogi felelősségét, illetve a gépjárműgyártók azon jogát, hogy megköveteljék a forgalmazási rendszerükön belüli szerződéses javítóműhelyektől, hogy csak olyan pótalkatrészt használjanak, amelyek megfelelnek az adott gépjármű összeállításához felhasznált alkatrészek minőségének. Ezen kívül – mivel a gépjárműgyártók szerződéses alapon közvetlenül részt vállalnak a jótállás alapján történő javításban, ingyenes szervizben és járművisszahívással kapcsolatos munkákban – mentességet kell adni azokra a megállapodásokra, amelyek arra kötelezik a szerződéses javítóműhelyeket, hogy ezeknél a javításoknál csak a gépjárműgyártó által szállított pótalkatrészeket használják fel.

(18) Végül annak érdekében, hogy a szerződéses és a független javítóműhelyek, továbbá a végfelhasználók képesek legyenek azonosítani a gépjármű-alkatrészek vagy pótalkatrészek gyártóit, és választani az alternatív alkatrészek között, nem adható csoportmentesség azokra a megállapodásokra, amelyek révén a gépjárműgyártó korlátozza az alkatrészek vagy az eredeti pótalkatrészek gyártóját abban, hogy védjegyét vagy logóját azokon az alkatrészekon ténylegesen és láthatóan elhelyezhesse.

(19) Annak érdekében, hogy minden szereplő elegendő idővel rendelkezzen az e rendelet előírásaihoz való alkalmazkodáshoz, 2013. május 31-ig meg kell hosszabbítani az 1400/2002/EK rendeletnek az új gépjárművek vételére, eladására és viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodásokra vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazási idejét. A pótalkatrészek forgalmazására, illetve a javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó vertikális megállapodásokra e rendeletet 2010. június 1-jétől kell alkalmazni, hogy továbbra is biztosítható legyen a verseny megfelelő védelme a gépjárműágazat utópiacain.

(20) A Bizottság folyamatosan nyomon követi majd a gépjárműágazat fejlődését, és azonnal intézkedik, ha a fogyasztókat esetleg károsító versenyhiányosság lép fel az új gépjárművek értékesítésének, vagy a pótalkatrész-ellátásnak vagy a gépjárművek értékesítés utáni szolgáltatásainak piacán.

(21) A Bizottság a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet 29. cikke (1) bekezdésének megfelelően visszavonhatja a jelen rendeletben biztosított kedvezményt,

amennyiben egyedi esetben úgy találja, hogy egy megállapodás, bár vonatkozik rá az e rendeletben meghatározott mentesség, mégis a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésébe ütköző hatásokkal jár.

(22) Egy tagállami versenyhatóság visszavonhatja az e rendelet szerinti kedvezményeket az 1/2003/EK rendelet 29. cikkének (2) bekezdése szerint az adott tagállam illetékességi területe vonatkozásában vagy annak egy részén, amennyiben adott esetben az e rendeletben előírt mentesség hatálya alá tartozó megállapodások az érintett tagállam területén vagy annak egy, az elkülönült földrajzi piac minden tulajdonságával rendelkező részén olyan hatásokat váltanak ki, amelyek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésével összeegyeztethetetlenek.

(23) Annak eldöntése során, hogy vissza kell-e vonni az e rendelet által nyújtott kedvezményt az 1/2003/EK rendelet 29. cikke alapján, azok a versenyellenes hatások bírnak különleges jelentőséggel, amelyek abból adódhatnak, hogy a vertikális megállapodások hasonló hatásokat kiváltó párhuzamos hálózatainak léte az érintett piacra történő bejutást vagy az azon való versengést jelentősen korlátozza. Ilyen halmazott hatásokhoz vezethetnek például a szelektív forgalmazás vagy a versenytilalmi kötelezettségek.

(24) A vertikális megállapodások hasonló versenyellenes hatásokat kiváltó és az adott piac több mint 50%-ára kiterjedő párhuzamos hálózatai feletti felügyelet megerősítése érdekében a Bizottság ezt a rendeletet rendelet útján alkalmazhatatlannak nyilváníthatja az érintett piac vonatkozásában meghatározott korlátozásokat tartalmazó vertikális megállapodások tekintetében, ily módon állítva helyre a Szerződés 101. cikkének az ilyen megállapodásokra való teljes körű alkalmazását.

(25) Annak érdekében, hogy értékelni lehessen e rendeletnek a belső piacon a versenyre gyakorolt hatását a gépjármű-kiskereskedelem, a pótalkatrész-ellátás és az értékesítés utáni szolgáltatások tekintetében, helyénvaló értékelési jelentést készíteni e rendelet működéséről,

Elfogadta ezt a rendeletet:

I. fejezet Közös rendelkezések

1. cikk

Fogalom meghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában:

- a) „vertikális megállapodás”: olyan megállapodás vagy összehangolt magatartás, amely a megállapodás vagy az összehangolt magatartás szempontjából a termelési vagy értékesítési lánc különböző szintjein tevékenykedő két vagy több vállalkozás között jön létre, és amely azokra a feltételekre vonatkozik, amelyek mellett egyes áruknak vagy szolgáltatásoknak a felek által történő vásárlása, értékesítése vagy viszonteladása történik;
- b) „vertikális korlátozás”: a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó vertikális megállapodásban foglalt versenykorlátozás;
- c) „szerződéses javítóműhely”: a gépjárművekkel kapcsolatos javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat nyújtó szereplő, amely egy gépjárműszállító által létrehozott forgalmazási rendszer keretén belül működik;
- d) „szerződéses forgalmazó”: gépjárművek pótalkatrészeinek forgalmazója, amely egy gépjárműszállító által létrehozott forgalmazási rendszer keretén belül működik;

e) „független javítóműhely”:

i) a gépjárművekkel kapcsolatos javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat nyújtó szereplő, amely nem tagja az azon gépjárműszállító által létrehozott forgalmazási rendszernek, amelynek járművei tekintetében javítást vagy karbantartást végez;

ii) egy adott szállító forgalmazási rendszerében működő szerződéses javítóműhely, annyiban amennyiben olyan gépjárművek vonatkozásában nyújt javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat, amelyek vonatkozásában nem tagja az érintett szállító forgalmazási rendszerének;

f) „független forgalmazó”:

i) gépjárművek pótalkatrészeinek forgalmazója, amely nem tagja az azon gépjárműszállító által létrehozott forgalmazási rendszernek, amelynek járműveihez pótalkatrészeket forgalmaz;

ii) egy adott szállító forgalmazási rendszerében működő szerződéses forgalmazó, annyiban amennyiben olyan gépjárművekhez forgalmaz pótalkatrészeket, amelyek vonatkozásában nem tagja az érintett szállító forgalmazási rendszerének;

g) „gépjármű”: önjáró, közúti használatra szánt, és három vagy annál több kerékkel rendelkező jármű;

h) „pótalkatrészek”: azok az áruk, amelyeket a járműbe vagy a járműre kell szerelni az adott jármű alkatrészeinek pótlására, beleértve az olyan árukat is, mint az olajok, amik a gépjármű használatához szükségesek, az üzemanyag kivételével;

i) „szelektív forgalmazási rendszer”: olyan forgalmazási rendszer, amelyben a szállító vállalja, hogy a szerződés szerinti árukat vagy szolgáltatásokat, akár közvetlenül, akár közvetve, csak meghatározott kritériumok alapján kiválasztott forgalmazóknak adja el, és ezek a forgalmazók vállalják, hogy az ilyen árukat vagy szolgáltatásokat nem szerződéses forgalmazók számára nem értékesítik a szállító által e rendszer működtetésére meghatározott területen.

(2) E rendelet alkalmazásában a „vállalkozás”, „szállító”, „gyártó” és „vevő” fogalmak magukban foglalják a megfelelő kapcsolt vállalkozásokat is.

„Kapcsolt vállalkozások”:

a) olyan vállalkozások, amelyekben a megállapodásban részes fél közvetlenül vagy közvetve:

i. rendelkezik a szavazati jogok több mint felével, vagy
ii. jogosult a felügyelőtestület, az ügyvezető testület vagy a vállalkozást jogilag képviselő testületek tagjainak több mint felének kinevezésére, vagy

iii. jogosult a vállalkozás ügyeinek irányítására;

b) olyan vállalkozások, amelyek a megállapodásban részes felek közül valamelyik tekintetében közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkeznek;

c) olyan vállalkozások, amelyek tekintetében a b) pontban említett vállalkozás közvetlenül vagy közvetve az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel rendelkezik;

d) olyan vállalkozások, amelyekben a megállapodásban részes valamely fél az a), b) vagy c) pontban említett vállalkozások egyikeivel vagy közülük többel, illetve az utóbbi vállalkozások közül kettő vagy több, együttesen rendelkezik az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel;

e) olyan vállalkozások, amelyekben az a) pontban felsorolt jogokkal vagy hatáskörökkel együttesen rendelkeznek:

i. a megállapodásban részes felek, vagy azoknak az a)–d) pontban említett kapcsolt vállalkozásai; vagy

ii. a megállapodásban részes egy vagy több fél vagy azoknak az a)–d) pontban említett egy vagy több kapcsolt vállalkozása, és egy vagy több harmadik fél.

II. fejezet

Új gépjárművek vételére, eladására és viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodások

2. cikk

Az 1400/2002/EK rendelet alkalmazása

A Szerződés 101. cikke (3) bekezdésének megfelelően a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése 2010. június 1-jétől 2013. május 31-ig nem alkalmazandó az olyan vertikális megállapodásokra, amelyek azokra a feltételekre vonatkoznak amelyek mellett az új gépjárműveknek a felek által történő vásárlása, értékesítése vagy viszonteladása történik, amennyiben ezek a megállapodások teljesítik az 1400/2002/EK rendeletben kifejezetten az új gépjárművek vételére, eladására vagy viszonteladására vonatkozóan megállapított mentességi követelményeket.

3. cikk

A 330/2010/EU rendelet alkalmazása

2013. június 1-jétől kezdődő hatállyal a 330/2010/EU rendelet alkalmazandó az új járművek vételére, eladására vagy viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodásokra.

III. fejezet

A gépjármű utópiacra vonatkozó vertikális megállapodások

4. cikk

Mentesség

A Szerződés 101. cikkének (3) bekezdése szerint és e rendelet rendelkezéseire is figyelemmel, a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazandó az olyan vertikális megállapodásokra, amelyek azokra a feltételekre vonatkoznak, amelyek mellett a felek gépjármű-pótalkatrészek vásárlását, értékesítését vagy viszonteladását végezhetik, illetve gépjárművekkel kapcsolatos javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat nyújthatnak, amennyiben ezek a megállapodások teljesítik a 330/2010/EU rendeletben megállapított mentességi követelményeket, és nem tartalmazzák az e rendelet 5. cikkében felsorolt különösen súlyos korlátozások egyikét sem. E mentesség annyiban alkalmazandó, amennyiben az ilyen megállapodások vertikális korlátozásokat tartalmaznak.

5. cikk

A csoportmentességi kedvezmény megszüntetésével járó korlátozások – különösen súlyos korlátozások

A 4. cikkben meghatározott mentességet nem lehet alkalmazni azokra a vertikális megállapodásokra, amelyek célja – közvetlenül vagy közvetve, önmagukban vagy más, a felek irányítása alatt álló tényezőkkel együtt – a következő:

- a szelektív forgalmazási rendszer tagjainak korlátozása abban, hogy a gépjárművek pótalkatrészeit olyan független javítóműhelyeknek értékesítsék, amelyek ezeket az alkatrészeket gépjármű javításához és karbantartásához használják fel;
- a pótalkatrészek, javítószerszámok vagy diagnosztikai, illetve egyéb berendezések szállítói és a gépjárműgyártó közötti megállapodás révén a szállító korlátozása abban, hogy ezeket az árukat szerződéses vagy független forgalmazóknak, illetve szerződéses vagy független javítóműhelyeknek vagy végfelhasználóknak értékesítse;

- az alkatrészeket a gépjármű első összeszereléséhez felhasználó gépjárműgyártó és ezen alkatrészek szállítója közötti megállapodás révén a szállító korlátozása abban, hogy az általa szállított alkatrészeket vagy pótalkatrészeket védjegyet vagy logóját ténylegesen és könnyen látható módon elhelyezhesse.

IV. fejezet

Záró rendelkezések

6. cikk

A rendelet alkalmazásának mellőzése

A 19/65/EGK rendelet 1a. cikke értelmében a Bizottság rendeletben kijelentheti, hogy – amennyiben a hasonló vertikális korlátozások párhuzamos hálózatai az érintett piac több mint 50%-ára terjednek ki – e rendeletet nem lehet alkalmazni azokra a vertikális megállapodásokra, amelyek arra a piacra vonatkozóan tartalmaznak meghatározott korlátozásokat.

7. cikk

Figyelemmel kísérés és értékelési jelentés

A Bizottság figyelemmel kíséri e rendelet működését, és legkésőbb 2021. május 31-ig jelentést készít e rendelet működéséről, különös tekintettel a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében megállapított feltételekre.

8. cikk

Időbeli hatály

Ez a rendelet 2010. június 1-jén lép hatályba.

Ez a rendelet 2023. május 31-én hatályát veszti.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2010. május 27-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

A Bizottság közleménye

A gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás (EGT-vonatkozású szöveg) (2010/C 138/05)

I. Bevezetés

1. Az iránymutatás célja

(1) Ez az iránymutatás azon konkrét kérdéseknek az Európai Unió működéséről szóló szerződés⁽¹⁾ 101. cikke alapján történő értékelésének alapelveit határozza meg, amelyek a gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokkal összefüggésben merülnek fel. Az iránymutatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének a gép-

jármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 461/2010/EU-bizottsági rendeletet (a továbbiakban: a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet) kíséri, és célja, hogy segítse a vállalkozásokat az ilyen megállapodások önálló megítélésében.

(2) Ezen iránymutatás a gépjármű-ágazat számára rendkívül fontos kérdéseket tisztáz, többek között értelmezi az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2010. április 20-i 330/2010/EU bizottsági rendelet (a továbbiakban: az általános vertikális csoportmentességi rendelet) egyes rendelkezéseit. Az iránymutatás nem sérti a vertikális korlátozásokról szóló iránymutatás (a továbbiakban: az általános vertikális iránymutatás) alkalmazhatóságát, ezért az általános vertikális iránymutatással összefüggésben és annak kiegészítéseként kell értelmezni.

(3) Az iránymutatás egyaránt alkalmazandó azokra a vertikális megállapodásokra és összehangolt magatartásokra, amelyek a gépjárművek pótalkatrészei beszerzésének, értékesítésének és viszonteladásának, illetve a gépjárművekkel kapcsolatos javítási vagy karbantartási szolgáltatások nyújtásának feltételeire vonatkoznak, valamint azokra a vertikális megállapodásokra és összehangolt magatartásokra, amelyek az új gépjárművek vásárlási, értékesítési és viszonteladási feltételeire vonatkoznak. Az iránymutatás II. szakaszában foglaltaknak megfelelően az új gépjárművek vásárlási, értékesítési és viszonteladási feltételeire vonatkozó megállapodásokra és összehangolt magatartásokra 2013. május 31-ig továbbra is 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 rendelet vonatkozó előírásai érvényesek. Ezért az új gépjárművek vásárlására, értékesítésére vagy viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodásokra és összehangolt magatartásokra ezt az iránymutatást csak 2013. június 1-jétől kell alkalmazni. Ez az iránymutatás a gépjármű-ágazattól eltérő egyéb ágazatokban létrejött megállapodásokra nem vonatkozik, és az itt meghatározott alapelvek nem feltétlenül alkalmazhatók a többi ágazatban létrejött megállapodások értékelésére.

(4) Ezen iránymutatás nem érinti a Szerződés 102. cikkének a gépjármű-ágazaton belüli vertikális megállapodásokra történő esetleges párhuzamos alkalmazását, illetve azt az értelmezést, amelyet az Európai Unió Bírósága adhat a Szerződés 101. cikkének ezen vertikális megállapodásokra történő alkalmazásáról.

(5) Eltérő rendelkezés hiányában az iránymutatásban található elemzések és érvelések a kereskedelem valamennyi szintjére vonatkoznak. A „szállító” és „forgalmazó”^[2] kifejezések a kereskedelem valamennyi szintjére használatosak. Az általános vertikális csoportmentességi rendelet és a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet a továbbiakban együttesen: „csoportmentességi rendeletek”.

(6) Az ezen iránymutatásban előírt normákat minden egyes esetben az adott ténybeli és jogi körülményeket figyelembe véve kell alkalmazni. A Bizottság ezt az iránymutatást ésszerűen és rugalmasan fogja alkalmazni^[3], figyelembe véve a versenyérvényesítési és piac-ellenőrzési tevékenysége során nyert tapasztalatait.

(7) Ezen ágazatban a verseny érvényesítésének története azt mutatja, hogy egyes korlátozások elérhetőek akár nyílt, közvetlen szerződéses kötelezettségek révén, akár közvetett kötelezettségek vagy közvetett eszközök által, mely utóbbiak ugyanolyan versenyellenes következményekhez vezetnek. A forgalmazó versenybeli magatartását befolyásolni kívánó szállító alkalmazhat például fenyegetést, megfélemlítést, figyelmeztetést vagy büntetést. Késleltetheti vagy felfüggesztheti a szállításokat, vagy azzal fenyegethet, hogy felmondja annak a forgalmazónak a szerződését, aki külföldi fogyasztónak értékesít, vagy nem vesz figyelembe egy adott árszintet. A szerződő felek közötti átlátható viszony általában csökkenti annak kockázatát, hogy a gyártót ilyen közvetett kényszerítő módszerek versenyellenes célok érdekében történő alkalmazásáért felelősségre vonják. Magatartási kódex aláírása például növelheti a felek közötti kereskedelmi kapcsolatok átláthatóságát. Az ilyen kódexben előírhatnak például többek között a szerződés időtartamától függő felmondási időt; a márkakereskedőnek járó kártérítést a még meg nem térült, kapcsolatspecifikus beruházásokért abban az esetben, ha a szerződést jogalap nélkül idő előtt felmondják; illetve alternatív vitarendezési mechanizmusként választott bíróság igénybevetését. Ha a szállító magatartási kódexet foglal a forgalmazókkal és javítóműhelyekkel kötött megállapodásaiba, amelyet közzé is tesz, és betartja az abban foglaltakat, akkor ezt a magatartást releváns tényezőként figyelembe veszik a szállítói magatartás egyedi esetekben történő megítélésénél.

2. Az iránymutatás felépítése

(8) Az iránymutatás felépítése a következő:

- a) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet hatálya és az általános vertikális csoportmentességi rendelethez való viszonya (II. szakasz)
- b) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet kiegészítő rendelkezéseinek alkalmazása (III. szakasz)
- c) Az egyes korlátozások – egyedüli márka kikötése és szelektív forgalmazás – értékelése (IV. szakasz)

II. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet hatálya és az általános vertikális csoportmentességi rendelethez való viszonya

(9) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 4. cikke alapján a rendelet hatálya alá a gépjármű-pótalkatrészek vásárlására, értékesítésére vagy viszonteladására, illetve a gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó vertikális megállapodások tartoznak.

^[1] 2009. december 1-jén az EK-Szerződés 81. és 82. cikke helyébe az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 101. és 102. cikke lépett. Az EK-Szerződés 81. cikke és az EUMSZ 101. cikke, illetőleg az EK-Szerződés 82. cikke és az EUMSZ 102. cikke lényegében azonosak. Ezen iránymutatás alkalmazásában az EUMSZ 101. és 102. cikkére történő hivatkozásokat szükség esetén az EK-Szerződés 81. és 82. cikkére történő hivatkozásokként kell érteni. Az EUMSZ bevezetett bizonyos szóhasználatra vonatkozó változtatásokat is, mint a „Közösség” kifejezés „Unió”-val valamint a „közös piac” kifejezés „belső piac”-cal történő felváltása. Ezen iránymutatás az EUMSZ szóhasználatát követi.

^[2] Kiskereskedelmi szinten az ágazaton belüli forgalmazók általánosan elfogadott elnevezése „márkakereskedők.”

^[3] Az Unió versenyjogi szabályainak korszerűsítése óta az ilyen elemzések elvégzése elsődlegesen a megállapodásban részt vevő feleket terheli. A Bizottság azonban saját kezdeményezésre vagy panasz alapján megvizsgálhatja a megállapodásoknak a Szerződés 101. cikkével való összeegyeztethetőségét.

(10) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 2. cikke az 1400/2002/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását 2013. május 31-ig meghosszabbítja az új gépjárművek vásárlásával, értékesítésével vagy viszonteladásával kapcsolatos vertikális megállapodások tekintetében. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 3. cikke értelmében 2013. június 1-jétől az új gépjárművek vásárlására, értékesítésére vagy viszonteladására vonatkozó megállapodásokra az általános vertikális csoportmentességi rendelet alkalmazandó ⁽¹⁾.

(11) Az új keret általi, az új gépjárművek eladási piaca és a gépjármű-utópiac közötti különbségtétel figyelembe veszi az e piacokon uralkodó versenyfeltételek közötti különbséget.

(12) Az 1400/2002/EK bizottsági rendelet működéséről szóló, 2008. május 28-i értékelő jelentésben, valamint a gépjárműágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról szóló, 2009. július 22-i bizottsági közleményben foglalt mélyreható piaci elemzés alapján úgy tűnik, hogy az új gépjárművek értékesítésének ágazatát illetően nincsenek a verseny tekintetében olyan komoly hiányosságok, amelyek más gazdasági ágazatoktól megkülönböztetnék az ágazatot, és amelyek az általános vertikális csoportmentességi rendelet rendelkezéseitől eltérő, szigorúbb szabályok alkalmazását tennék szükségessé. Következésképpen, a 30%-os piaci részesedési küszöb ⁽²⁾ alkalmazása, bizonyos vertikális korlátozások mentességéből való kizárása, valamint az általános vertikális csoportmentességi rendeletben megállapított feltételek rendszerint biztosítják, hogy az új gépjárművek forgalmazására vonatkozó vertikális megállapodások eleget tegyenek a Szerződés 101. cikke ⁽³⁾ bekezdésében foglalt feltételeknek anélkül, hogy a más ágazatokra alkalmazandó feltételeken túl további követelményeket kellene felállítani.

(13) Ugyanakkor annak érdekében, hogy az új rendszerhez való alkalmazkodáshoz minden piaci szereplő számára elegendő idő álljon rendelkezésre, különös tekintettel a hosszú távú kapcsolatspecifikus beruházásokra, az 1400/2002/EK rendelet alkalmazási időszaka három évvel, 2013. május 31-ig meghosszabbodik azon követelmények tekintetében, amelyek kifejezetten az új gépjárművek vásárlásával, értékesítésével vagy viszonteladásával kapcsolatos vertikális megállapodásokra vonatkoznak. Az 1400/2002/EK rendelet azon rendelkezései, amelyek egyaránt vonatkoznak az új járművek forgalmazására és a gépjármű-pótalkatrészek vásárlására, értékesítésére vagy viszonteladására, illetve a gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatások nyújtására, 2010. június 1-jétől 2013. május 31-ig kizárólag az új járművek forgalmazására alkalmazandók. Ezen időszak alatt a jelen iránymutatás nem használandó az 1400/2002/EK rendelet rendelkezéseinek értelmezésére. Ehelyett az említett rendeletre vonatkozó magyarázó broszúrát kell figyelembe venni.

(14) A gépjármű-pótalkatrészek felek általi vásárlására, értékesítésére vagy viszonteladására, illetve az általuk nyújtott gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó feltételekkel kapcsolatos vertikális megállapodások esetében 2010. június 1-jétől a gépjárművekre vonatkozó csoportmentessé-

gi rendelet alkalmazandó. Ez azt jelenti, hogy az azon rendelet 4. cikke szerinti mentességhez ezeknek a megállapodásoknak nem csupán az általános vertikális csoportmentességi rendelet mentességre vonatkozó feltételeinek kell megfelelniük, hanem nem tartalmazhatnak semmilyen a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikkében felsorolt komoly, úgynevezett különösen súlyos korlátozást sem.

(15) A javítási és karbantartási szolgáltatások és a pótalkatrész-forgalmazás piacainak általában márkaspecifikus jellege miatt ezeken a piacokon a verseny eredendően kevésbé intenzív, mint az új gépjárművek értékesítésének piacán. A technológia fejlődésének köszönhetően javult ugyan a megbízhatóság, és növekedett a szükséges szervizelések közötti időtartam, ennél számottevőbb azonban az a tendencia, hogy az egyedi javítási és karbantartási munkálatok díjai emelkednek. A pótalkatrész-piacokon a gépjárműgyártók védjeggyel ellátott alkatrészeknek az eredetibberendezés-szállítók (Original Equipment Suppliers, a továbbiakban: OES) és más felek által szállított alkatrészekkel kell versenyezniük. Ez az érintett piacokon fenntartja az árakra ható nyomást, és ezáltal a javítási és karbantartási piacon is nyomást gyakorol az árakra, mivel a pótalkatrészek a szokásos javítások költségeinek jelentős hányadát teszik ki. Ezen felül a gépjárművekre fordított fogyasztói összkiadásban – ami az átlagos fogyasztó költségvetésében számottevő tételt jelent – a javítás és a karbantartás együttesen nagyon jelentős hányadot képvisel.

(16) A gépjárműágazat utópiacán jelentkező versenyproblémák kezelése érdekében a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet három olyan különösen súlyos korlátozásra vonatkozó rendelkezéssel egészíti ki az általános vertikális csoportmentességi rendeletet, amelyek a gépjármű-javítási vagy -karbantartási szolgáltatásokkal és pótalkatrészek szállításával kapcsolatos megállapodások esetében alkalmazandók. A különösen súlyos korlátozásokra vonatkozó kiegészítő rendelkezésekre vonatkozóan ezen iránymutatás III. szakasza tartalmaz további útmutatást.

III. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet kiegészítő rendelkezéseinek alkalmazása

(17) Nem részesülhetnek csoportmentességben azok a megállapodások, amelyek különösen súlyos korlátozásokat tartalmaznak. E korlátozások felsorolását az általános vertikális csoportmentességi rendelet 4. cikke és a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikke tartalmazza. Ha egy megállapodás e korlátozások bármelyikét tartalmazza, akkor az vélelmezhetően a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik. Ennek alapján az is vélelmezhető, hogy a megállapodás valószínűleg nem teljesíti a Szerződés 101. cikke (3) bekezdésében meghatározott feltételeket, így a csoportmentesség nem alkalmazható. Ez azonban olyan megdönthető vélelem, amely egyedi esetben nyitva hagyja a vállalkozások számára a hatékonysági kifogásra való hivatkozás lehetőségét a szerződés 101. cikkének (3) bekezdése alapján.

⁽¹⁾ Az 1400/2002/EK rendelet hatályvesztése és az ebben az iránymutatásban kifejtett új jogi kerettel történő felváltása önmagában nem teszi kötelezővé a már létező szerződések felmondását. Lásd például a C-125/05. sz. Vulcan Silkeborg A/S kontra Skandinavisk Motor Co. A/S ügyet. EBHT 2006., I-7637.

⁽²⁾ Az általános vertikális csoportmentességi rendelet 7. cikke értelmében a piaci részesedési küszöb kiszámítása általában a piaci eladási értékre vonatkozó adatok, illetve az erre vonatkozó adatok hiányában más megbízható piaci információk – többek között a piaci eladási volumen – alapján történik. Ebben az összefüggésben a Bizottság tudomásul veszi, hogy az új gépjárművek értékesítése tekintetében az ágazat a piaci részesedés kiszámítását jelenleg a szállító által az érintett piacon eladott gépjárművek száma alapján végzi; ebbe minden olyan gépjármű beletartozik, amelyet a vásárló a termékjellemzők, az árak és a használat tekintetében felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tekint.

(18) A Bizottság gépjárműágazatra vonatkozó egyik versenypolitikai célkitűzése, hogy megvédje a pótalkatrészgyártók hozzáféréseit a gépjárművek utópiacához, biztosítva ezzel a versengő pótalkatrészmárkák folyamatos elérhetőségét mind a független, mind a szerződéses javítóműhelyek, mind pedig az alkatrész-nagykereskedők számára. Az ilyen alkatrészekhez való hozzáférés figyelemreméltó előnyökkel jár a fogyasztók számára, különös tekintettel arra, hogy gyakran nagy különbség van a gyártó által értékesített vagy viszonteladott és az alternatív alkatrészek ára között. A gépjármű gyártójának védjegyét viselő alkatrészek (OEM-alkatrészek) alternatívái az eredetiberendezés-szállítók által gyártott és forgalmazott, eredeti alkatrészek (OES-alkatrészek), míg más, az eredeti alkatrésszel azonos minőségű alkatrészeket pedig „azonos minőségű” alkatrészeket gyártók állítják elő.

(19) Az „eredeti alkatrészek vagy felszerelések” olyan alkatrészek vagy felszerelések, amelyeket a gépjármű gyártója által a kérdéses gépjármű összeszereléséhez szükséges alkatrészek vagy felszerelések gyártására vonatkozóan megadott előírásoknak és gyártási szabványoknak megfelelően gyártanak. Ez a meghatározás magában foglalja azokat az alkatrészeket és felszereléseket is, amelyeket ezen alkatrészekkel és felszerelésekkel azonos gyártósoron gyártanak. Amennyiben az ellenkezőjét nem bizonyítják, ezek az alkatrészek eredeti alkatrészeknek vélelmezhetők, ha az alkatrész gyártója igazolja, hogy az alkatrész minősége megfelel az adott gépjármű összeszereléséhez használt alkatrészek minőségének, és azt a gépjárműre vonatkozó előírások és gyártási szabványok szerint gyártották, lásd a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) 3. cikkének (26) bekezdését.

(20) Az „azonos minőségű alkatrészként” való elismeréshez az alkatrészeknek megfelelően magas minőségűnek kell lennie, hogy alkalmazása ne veszélyeztesse a szóban forgó szerződéses hálózat hírnevét. Az egyéb kiválasztási szabványokhoz hasonlóan a gépjárműgyártó ebben az esetben is bizonyíthatja, hogy egy adott pótalkatrész nem teljesíti ezt a követelményt.

(21) Az általános vertikális csoportmentességi rendelet 4. cikkének e) pontja szerint különösen súlyos korlátozásnak minősül az alkatrészek szállítója és az ilyen alkatrészeket beépítő vevő közötti olyan megállapodás, amely megakadályozza vagy korlátozza a szállítót abban, hogy az alkatrészeket a végső felhasználóknak, a független javítóműhelyeknek vagy a vevő által az áruinak javításával vagy karbantartásával meg nem bízott szolgáltatóknak értékesítse. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikkének a), b) és c) pontja megnevez három további különösen súlyos korlátozást a pótalkatrész-szállítók közötti megállapodásokra vonatkozóan.

(22) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikkének a) pontja a szelektív forgalmazási rendszer tagjai által a gépjárművek alkatrészeinek a független javítóműhelyek részére történő értékesítésének korlátozására vonatkozik. E rendelkezés egy adott alkatrész-kategória (az úgynevezett saját előállítású alkatrészek) szempontjából lényeges leginkább, amelyet csak a gépjárműgyártótól vagy annak szerződéses hálózatának tagjaitól lehet beszerezni. Ha egy szállító és egy forgalmazó megállapodik abban, hogy az ilyen alkatrészeket nem lehet független javítóműhelyek számára szállítani, akkor ez a megállapodás az ilyen sze-

replőket valószínűleg kizárná a javítási és karbantartási szolgáltatások piacáról, és sérti a Szerződés 101. cikkét.

(23) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikkének b) pontja a pótalkatrészek, javítószerszámok vagy diagnosztikai, illetve egyéb berendezések szállítója és egy gépjárműgyártó közötti olyan, megállapodásból eredő, közvetett vagy közvetlen korlátozásra vonatkozik, amely a szállító azon lehetőségét korlátozza, hogy ezeket a termékeket szerződéses és/vagy független forgalmazók és javítóműhelyek számára értékesítse. Az ilyen típusú közvetett korlátozásra példa az alkatrészszállítók és gépjárműgyártók közötti, úgynevezett „szerszámokra vonatkozó megállapodás”. Ebben a tekintetben utalni kell az egyes alvállalkozási megállapodásoknak az EKG-Szerződés 85. cikkének (1) bekezdése szerint történő értékeléséről szóló, 1978. december 18-i bizottsági közleményre (a továbbiakban: az alvállalkozási közlemény). A Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése általában nem vonatkozik olyan megállapodásokra, amelyekben a gépjárműgyártó bizonyos alkatrészek előállításához biztosítja a szerszámokat az alkatrészgyártó számára, részt vállal az alkatrészgyártó projektfejlesztési költségeiből, illetve biztosítja számára a szükséges⁽¹⁾ szellemi tulajdon-jogokat és know-how-t, és nem engedélyezi számára, hogy ezt a hozzájárulást a közvetlenül az utópiacra való értékesítésre szánt alkatrészek gyártásához használja fel. Másrészt, ha a gépjármű gyártója kötelezi az alkatrészszállítót egy ilyen eszköz tulajdonjogának, a szellemi tulajdonjognak vagy a know-how-nak az átruházására, vagy a termékfejlesztési költségeknek csak elenyésző részét viseli, illetve nem adja át a szükséges eszközöket, a szellemi tulajdonjogokat és a know-how-t, akkor az ilyen megállapodás nem minősül valódi alvállalkozói megállapodásnak. Ezért az ilyen megállapodásra esetleg alkalmazandó a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése, és azt a csoportmentességi rendeletek rendelkezései alapján kell vizsgálni.

(24) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikkének c) pontja az alkatrészeket a gépjármű első összeszereléséhez felhasználó gépjárműgyártó és ezen alkatrészek szállítójának megállapodásból eredő korlátozásra vonatkozik, amely szerint a szállító korlátozott lehetőséggel rendelkezik arra, hogy a szállított alkatrészeket vagy pótalkatrészeket ténylegesen és könnyen látható módon elhelyezhesse védjegyét vagy logóját. A fogyasztók választási lehetőségeinek javítása érdekében a javítóműhelyeknek és a fogyasztóknak képesnek kell lenniük annak megállapítására, hogy a gépjárműgyártó védjegyét viselő alkatrészeket kívül az alternatív szállítóktól beszerezhető mely pótalkatrészek felelnek meg az adott gépjárműnek. A védjegyeknek és logóknak az alkatrészeket vagy pótalkatrészeket való elhelyezése lehetővé teszi az eredetiberendezés-szállítótól beszerezhető kompatibilis cserealkatrészek könnyű azonosítását. Az elhelyezés nem engedélyezésével a gépjárműgyártók korlátozhatják az OES-alkatrészek forgalmazását, és a 101. cikk rendelkezéseibe ütköző módon korlátozhatják a fogyasztói választást.

IV. Az egyes korlátozások értékelése

(25) Az egyes korlátozásoknak a Szerződés 101. cikkével való összeegyeztethetőségének vizsgálatához a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodásokban részt vevő feleknek ezen irányutatót az álta-

⁽¹⁾ Ha a gépjárműgyártó szerszámot, szellemi tulajdonjogokat, illetve know-how-t bocsát az alkatrészszállító rendelkezésére, az ilyen megállapodás nem tartozik az alvállalkozási közlemény hatálya alá abban az esetben, ha az alkatrészszállító már rendelkezik ezzel az eszközzel, szellemi tulajdonjoggal vagy know-how-val, illetve ésszerű körülmények között hozzáférhet azokhoz, mivel ebben az esetben a hozzájárulás nem lenne szükséges.

lános vertikális iránymutatással együtt és annak kiegészítéseképpen kell felhasználniuk. E szakasz külön útmutatást nyújt az egyedüli márka kikötésére és a szelektív forgalmazásra vonatkozóan, ez két olyan terület, amely különös jelentőséggel bírhat a megállapodások ezen iránymutatás II. szakaszában említett csoportjának értékelésénél.

1. Egyedüli márka kikötése

i. Az egyedüli márka kikötésének értékelése a csoportmentességi rendeletek alapján

(26) A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 3. cikkének és az általános vertikális csoportmentességi rendelet 5. cikkének (1) bekezdése a) pontjának együttes értelmezése alapján, az érintett piacon a 30%-ot meg nem haladó piaci részesedéssel rendelkező gépjárműszállító és -forgalmazó megállapodhat egymással a egyedüli márka kikötéséről, amely arra kötelezi a forgalmazót, hogy csak a szállítótól vagy a szállító által kijelölt másik vállalkozástól vásároljon gépjárműveket, feltéve, hogy az ilyen versenytilalmi kötelezettség időtartama legfeljebb öt évre korlátozódik. Ugyanez az alapelv vonatkozik a szállítók és a velük szerződött javítóműhelyek, illetve alkatrész-forgalmazók közötti megállapodásokra. Az öt évnél hosszabb időtartamra való meghosszabbításhoz szükség van mindkét fél kifejezett hozzájárulására, és nem lehetnek olyan akadályok, amelyek a forgalmazót hátráltatják abban, hogy az ötéves időtartam végén ténylegesen felmondja a versenytilalmi kötelezettséget. A csoportmentességi rendeletek nem terjednek ki a határozatlan idejű vagy öt évet meghaladó időszakokra szóló versenytilalmi kötelezettségekre, bár a rendeletek ebben az esetben is érvényesek lennének a vertikális megállapodás fennmaradó részére. Ugyanez vonatkozik azokra a versenytilalmi kötelezettségekre is, amelyek hallgatólagosan öt évnél hosszabb időtartamra meghosszabbíthatók. Az akadályok, a felmondással való fenyegetés, vagy az egyedüli márka kikötésének újbóli bevezetésével való fenyegetés azelőtt, hogy a forgalmazó vagy az új szállító meg nem térül beruházása amortizálna, a szóban forgó egyedüli márka kikötés hallgatólagos megújításának minősülne.

(27) Az általános vertikális csoportmentességi rendelet 5. cikkének (1) bekezdésének c) pontja értelmében a mentesség nem terjed ki semmilyen olyan közvetlen vagy közvetett kötelezettségre, amelynek eredményeként a szelektív forgalmazói rendszer tagjai nem értékesítik bizonyos versenytárs szállítók márkáit. Különös figyelmet kell szentelni az egyedüli márkakikötés meglevő, több márkát forgalmazó forgalmazókra történő alkalmazási módjának annak biztosítása érdekében, hogy a szóban forgó kötelezettség ne legyen egy, konkrét szállító(k) – különösen új belépő(k) vagy gyenge versenytárs(ak) – versenyből való kizárását célzó árfogó stratégia része. Ilyen aggodalomra adhat okot különösen az, ha az ezen iránymutatás 34. bekezdésében meghatározott piaci részesedési küszöböt meghaladják, és ha az ilyen korlátozást alkalmazó szállító olyan helyzetben van az érintett piacon, hogy jelentős mértékben hozzájárulhat az általános piaclezáró hatáshoz⁽¹⁾.

(28) A vertikális megállapodásokban szereplő versenytilalmi kötelezettségek nem minősülnek ugyan különösen súlyos korlátozásnak, de a piaci körülményektől függően lehetnek olyan negatív hatásai, amelyek miatt a megállapodás a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdésének hatálya alá esik⁽²⁾. Ilyen káros hatás jöhet létre, ha belépési vagy bővítési korlátok keletkeznek, ami kizárja a

versenytárs szállítókat és károsítja a fogyasztókat különösen az ár-növelés, a termékválaszték korlátozása, a termékminőség csökkenése vagy a termékinnováció szintjének csökkentése révén.

(29) A versenytilalmi kötelezettségeknek azonban lehet pozitív hatásuk is, amely indokolhatja a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésének alkalmazását. Az ilyen kötelezettségek kiküszöbölhetik a „potyázást”, azaz azt, hogy az egyik szállító kihasználja a másik beruházásait. Egy szállító például beruházást hajthat végre valamelyik forgalmazó helyiségeiben, ezáltal azonban az ugyanazon a helyszínen értékesített versenytárs márka tekintetében is vonzó hatást gyakorolhat a fogyasztókra. Ugyanez vonatkozik a szállító egyéb olyan beruházásaira is – pl. képzési beruházás –, amelyeket a forgalmazó felhasználhat a versenytárs gyártók gépjárműveinek értékesítése során.

(30) A versenytilalmi kötelezettségek másik pozitív hatása a gépjárműágazatban a forgalmazási hálózat márkaképének és hírnevének erősítéséhez kapcsolódik. A korlátozás segítheti a márkakép kialakítását és fenntartását azáltal, hogy bizonyos szintű egységesre és minőségi szabványosításra készíti a forgalmazókat, amivel fokozza az adott márka vonzerejét a végső fogyasztók számára, és növeli az értékesítést.

(31) Az általános vertikális csoportmentességi rendelet 1. cikkének d) pontja a versenytilalmi kötelezettséget a következőképpen definiálja:

„a) olyan közvetlen vagy közvetett kötelezettség, amelynek értelmében a vevő nem gyárthat, vásárolhat, adhat el vagy értékesíthet viszonteladás keretében a szerződés szerinti árukkal vagy szolgáltatásokkal versengő árut vagy szolgáltatást; vagy

b) a vevőt terhelő olyan közvetlen vagy közvetett kötelezettség, amelynek értelmében a szállítótól vagy a szállító által megjelölt másik vállalkozástól kell beszereznie az érintett piacon a szerződés szerinti áruk és szolgáltatások, valamint azok helyettesítői tekintetében összbeszerezésének több mint 80%-át.”

(32) A forgalmazót a szállító márkájához kötő közvetlen eszközökön kívül a szállító ugyanilyen eredménnyel járó közvetett eszközökhöz is folyamodhat. A gépjárműágazatban többek között a következő közvetett eszközök léteznek: kifejezetten a forgalmazóknak a versenytárs márka termékeinek értékesítésétől való elriasztására kialakított minőségi szabványok, a forgalmazó egy márka kizárólagos értékesítésére vállalt kötelezettségéért járó bónuszok, célzott engedmények, illetve egyéb követelmények előírása, pl. az, ha a versenytárs márka számára külön jogi személyiséget kell létrehozni, vagy a további versenytárs márkák bemutatására külön bemutatótermet kell kialakítani egy olyan földrajzi helyen, ahol az ilyen követelmény teljesítése gazdaságilag nem életképes (például a gyéren lakott területeken).

(33) Az általános vertikális csoportmentességi rendeletben meghatározott csoportmentesség a közvetlen és közvetett versenytilalmi kötelezettségek valamennyi formájára vonatkozik, feltéve, hogy sem a szállító, sem a forgalmazó piaci részesedése nem haladja meg a 30%-ot, és az adott versenytilalmi kötelezettség időtartama nem haladja meg az öt évet. A versenytilalmi kötelezettségek alkalmazása azonban még akkor is járhat olyan versenyellenes hatásokkal, amelyeket nem ellensúlyoznak a pozitív hatásai, ha az egyedi megállapodások megfelelnek e feltételeknek. A gépjárműiparban ilyen nettó versenyellenes hatások különösen a versenytársak kizárásához vezető halmozott hatások eredményeként jöhetnek létre.

⁽¹⁾ A Bizottság közleménye az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikkének (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű (de minimis) megállapodásokról

⁽²⁾ A versenytilalmi kötelezettségeknek a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése szerinti értékelése során figyelembe veendő releváns tényezők tekintetében lásd az általános vertikális iránymutatás vonatkozó szakaszát, különösen a (129)–(150) bekezdést.

(34) A gépjárművek kiskereskedelmi forgalmazása esetén nem valószínű, hogy ilyen kizárás alakuljon ki egy olyan piacon, ahol valamennyi szállító részesedése 30% alatti, és ahol az érintett piacon az egyedüli márka kikötése keretében értékesített összes gépjármű aránya (az ún. lekötött piaci részesedés) 40% alatt marad ⁽¹⁾. Olyan esetekben, amikor egyetlen 30%-ot meghaladó piaci részesedéssel rendelkező, de nem erőfölényben lévő szállító van az érintett piacon, míg az összes többi szállító piaci részesedése 30% alatt van, nem valószínű a halmazott versenykorlátozó hatás, amelyben a lekötött piaci részesedés összesen nem haladja meg a 30%-ot.

(35) Ha az új gépjárművek értékesítésének érintett piacára való bejutást vagy az ottani versenyt jelentősen korlátozza az egyedüli márka kikötést tartalmazó hasonló vertikális megállapodások párhuzamos hálózatainak halmazott hatása, a Bizottság a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet 29. cikke értelmében visszavonhatja a csoportmentességet. Mentességet visszavonó határozatot elsősorban az érintett piacon a halmazott kizáró hatáshoz jelentősen hozzájáruló szállítóknak címezhetnek. Ha a nemzeti piacon lép fel ilyen hatás, az adott tagállam nemzeti versenyhatóságai szintén visszavonhatják a csoportmentességet az adott területre vonatkozóan.

(36) Ezenfelül, ha a hasonló vertikális korlátozásokat tartalmazó megállapodások párhuzamos hálózatai az adott piac több mint 50%-ára kiterjednek, a Bizottság az ilyen korlátozások tekintetében rendeletet fogadhat el, amely a szóban forgó piacra vonatkozóan alkalmazhatatlanná nyilvánítja a csoportmentességet. Ez például akkor következhet be, ha az egyedüli márka kikötésének széles körű alkalmazása következtében fellépő halmazott hatások károsítják a fogyasztókat az adott piacon.

(37) A forgalmazó teljes éves kötelezettsége alapján számított minimális beszerzési kötelezettség vizsgálatára tekintettel, halmazott versenykorlátozó hatás esetén akkor is indokolt lehet a csoportmentesség kedvezményének visszavonása, ha a szállító által kiszabott minimális beszerzési kötelezettség az általános vertikális csoportmentességi rendelet 1. cikkének d) pontjában meghatározott 80%-os küszöbérték alatt van. A feleknek – a vonatkozó ténybeli körülményekre tekintettel – fontolóra kell venniük, hogy a forgalmazó azon kötelezettsége, hogy az összes gépjármű beszerzésének egy adott százalékát a szállító által szállított márka tegye ki, megakadályozza-e a forgalmazót abban, hogy egy vagy több további versenytárs márkát is forgalmazzon. Ebben az összefüggésben még az éves összbbszerzés 80%-ánál alacsonyabb beszerzési minimumkötelezettség is egyedüli márka kikötést jelent, ha ezáltal a versenytárs gyártótól saját választása szerinti új márkát értékesíteni kívánó forgalmazó arra kényszerül, hogy a jelenlegi értékesített márkából olyan nagyszámú gépjárművet vásároljon, ami gazdaságilag ellehetetleníti a forgalmazót ⁽²⁾. A beszerzési minimumkötelezettség akkor is egyedüli márka kikötést jelent, ha arra kényszeríti a versenytárs szállítót, hogy a tervezett értékesítési volument egy adott területen több forgalmazó között ossza meg, aminek következtében megduplázódik a beruházási költsége, és töredezetté válik a piaci jelenléte.

ii. Az egyedüli márka kikötés azon eseteinek értékelése, amelyek a csoportmentességi rendeletek hatályán kívül esnek

(38) A felek felszólíthatók, hogy vizsgálják meg azon megállapodásoknak az egyedüli márka kikötésére vonatkozó versenyszabályokkal való összeegyeztethetőségét, amelyek azért nem részesülhetnek csoportmentességben, mert a felek piaci részesedése meghaladja a 30%-ot, vagy a megállapodás időtartama meghaladja az öt évet. Az ilyen megállapodásokat ezért egyedi vizsgálatnak kell alávetni annak megállapítása érdekében, hogy a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak-e, és ha igen, akkor felmutatható-e az említett hatást ellensúlyozó hatékonyságnövekedés. Ha ez fennáll, a megállapodások esetleg részesülhetnek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében meghatározott mentességben. Egyedi esetben a vizsgálat során az általános vertikális iránymutatás VI.2.1. szakaszában meghatározott általános alapelvek alkalmazandók.

(39) Az egyrészről a gépjárműgyártó vagy importőre másrészről az alkatrész-forgalmazó, és vagy szerződéses javítóműhely közötti megállapodásokra nem terjed ki a csoportmentességi rendeletek hatálya abban az esetben, ha a felek piaci részesedése meghaladja a 30%-os küszöbértéket, ami a legtöbb ilyen megállapodás esetében valószínű. Az ilyen körülmények között értékelendő, egyedüli márka kikötések közé tartozik minden olyan előírás, amely közvetlenül vagy közvetve korlátozza a szerződéses forgalmazókat vagy javítóműhelyeket abban, hogy harmadik féltől szerezzenek be eredeti vagy azonos minőségű pótalkatrészeket. Nem tekintendő azonban egyedüli márka kikötésnek, hanem inkább indokolt követelménynek az, ha a járműgyártó előírja a szerződéses javítóműhelynek, hogy garanciális munkák, ingyenes szerviz vagy gépjármű-visszahívás esetén a gépjárműgyártó eredeti alkatrészeit használja.

(40) Az új gépjárművek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő egyedüli márka kikötést egyedi vizsgálatnak kell alávetni, ha a megállapodás időtartama meghaladja az öt évet, és/vagy a szállító piaci részesedése nagyobb, mint 30%, ami több tagállam bizonyos szállítói esetében is előfordulhat. Ilyen körülmények között a feleknek nemcsak a szállító és a vevő piaci részesedését kell figyelembe venniük, hanem a lekötött piaci részesedést és a (34) bekezdésben meghatározott küszöböt is. E küszöbértékek túllépése esetén az egyes esetek értékelésére az általános vertikális iránymutatás VI.2.1. szakaszában meghatározott általános alapelvek alapján kerül sor.

(41) A csoportmentességi rendeletek hatályán kívül a forgalmazó éves összbbszerzése alapján számított beszerzési minimumkövetelmények értékelése során minden vonatkozó tényrt figyelembe kell venni. Az éves összbbszerzés kevesebb mint 80%-ában meghatározott beszerzési minimumkövetelmény akkor minősül egyedüli márka kikötésnek, ha a követelmény megakadályozza a forgalmazókat abban, hogy egy vagy több versenytárs márkával kereskedjenek.

2. Szelektív forgalmazás

(42) A szelektív forgalmazás jelenleg a leggyakoribb forgalmazási forma a gépjárműágazatban. Széleskörűen alkalmazzák a gépjármű-forgalmazásban csakúgy, mint a javítás és karbantartás, valamint a pótalkatrész-forgalmazás területén.

⁽¹⁾ Lásd az általános vertikális iránymutatás (141) bekezdését.

⁽²⁾ Például, ha a márkakereskedő a kereslet kielégítése érdekében valamely évben 100 darab A-márkájú autót vásárol, és 100 darab B-márkájú autót kíván vásárolni, akkor az A márkára vonatkozó 80%-os beszerzési minimumkötelezettség értelmében a következő évben a márkakereskedőnek 160 darab A-márkájú autót kell vásárolnia. Tekintettel arra, hogy az elterjedtség viszonylag stabil marad, a márkakereskedő valószínűleg sok A-márkájú autót nem tud eladni. Ennek elkerülése érdekében arra kényszerülne, hogy a B-márka beszerzését drasztikusan csökkentse. Az ügy konkrét körülményeitől függően az ilyen gyakorlat márkakényszer-kötelezettségnek tekinthető.

(43) A tisztán minőségi szelektív forgalmazás esetén a forgalmazók és javítóműhelyek kiválasztása kizárólag olyan objektív szempontokon alapul, amelyeket a termék vagy szolgáltatás jellege indokol, például az értékesítő személyzet műszaki képzettsége, az értékesítés helyeül szolgáló létesítmények kialakítása, az eladási technikák és a forgalmazó által nyújtandó értékesítési szolgáltatás típusok⁽¹⁾. Az ilyen szempontok alkalmazása nem jelent közvetlen korlátozást a szállítói rendszerbe felvett forgalmazók vagy javítóműhelyek számát tekintve. A tisztán minőségi szelektív forgalmazás általában a Szerződés 101. cikke⁽¹⁾ bekezdésének hatálya alá esőnek minősül a versenyellenes hatások hiánya miatt, feltéve, hogy három feltételnek megfelel. Először is a szóban forgó termék jellegének szükségessé kell tennie a szelektív forgalmazási rendszert abban az értelemben, hogy egy ilyen rendszer alkalmazásának az érintett termék jellegére, minőségének megőrzésére és helyes használatának biztosítására való tekintettel jogszerű követelménynak kell lennie. Másodszor, a forgalmazókat, illetve javítóműhelyeket olyan minőségi jellegű, objektív szempontok alapján kell kiválasztani, amelyek egységesen vonatkoznak minden potenciális viszonteladóra, és alkalmazásuk módja nem diszkriminatív. Harmadszor, az alkalmazott kiválasztási szempontnak nem szabad a szükséges mértéken túllépnie.

(44) Míg a minőségi szelektív forgalmazás során a forgalmazók, illetve javítóműhelyek kiválasztása kizárólag olyan objektív szempontokon alapul, amelyeket a termék vagy a szolgáltatás jellege indokol, addig a mennyiségi szelektív forgalmazás esetén további olyan szempontokat alkalmaznak, amelyek közvetlenül korlátozzák a lehetséges forgalmazók, illetve javítóműhelyek számát, akár a számuk közvetlen rögzítésével, akár például az eladás minimális szintjének előírásával. A mennyiségi szempontokon alapuló hálózatoskat általában korlátozóbbnak tartják, mint azokat, amelyek egyedül a minőségi kiválasztásra támaszkodnak, ennek megfelelően előbbiek nagyobb valószínűséggel esnek a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.

(45) Ha a szelektív forgalmazásra vonatkozó megállapodások a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, akkor a feleknek meg kell vizsgálniuk, hogy a megállapodásuk részesülhet-e a csoportmentességi rendeletek előnyeiből, illetve egyenként meg kell vizsgálni, hogy részesülhetnek-e a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében szereplő mentességben.

i. A csoportmentességi rendeletek hatálya alá tartozó szelektív forgalmazás értékelése

(46) A csoportmentességi rendeletek mentesítik a szelektív forgalmazásra vonatkozó megállapodásokat, függetlenül attól, hogy ezek mennyiségi vagy tisztán minőségi szelektív szempontokat alkalmaznak, amennyiben a felek piaci részesedése nem haladja meg a 30%-ot. A mentességnek azonban az a feltétele, hogy a megállapodások nem tartalmaznak sem az általános vertikális csoportmentességi rendelet 4. cikkében sem a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikkében meghatározott különösen súlyos korlátozásokat, sem az általános vertikális csoportmentességi rendelet 5. cikkében ismertetett kizárt korlátozásokat.

(47) Az általános vertikális csoportmentességi rendeleten belül három különösen súlyos korlátozás vonatkozik kifejezetten a szelektív

forgalmazásra. A rendelet 4. cikkének b) pontja különösen súlyosnak minősíti annak korlátozását, hogy a megállapodásban a vevő fél milyen területen, illetve milyen vevőkör számára értékesítheti a szerződéses árukat vagy szolgáltatásokat, kivéve a nem szerződéses forgalmazók számára egy szelektív forgalmazási rendszer tagjai által történő eladások korlátozását olyan piacon, ahol ilyen rendszer működik. A 4. cikk c) pontja különösen súlyos korlátozásnak minősíti azokat a megállapodásokat, amelyek a végső felhasználók részére egy szelektív forgalmazási rendszer kiskereskedőként működő tagjai által történő aktív és passzív eladásokat korlátozza, nem sértve annak lehetőségét, hogy a rendszer valamely tagja számára megtiltsák a nem engedélyezett telephelyről történő működést. A 4. cikk d) pontja pedig a forgalmazók – beleértve a kereskedelem különböző szintjein működő forgalmazókat is – közötti szelektív forgalmazási rendszeren belül végrehajtott keresztszállítások korlátozására vonatkozik. E három különösen súlyos korlátozás kiemelt jelentőséggel bír a gépjármű-forgalmazás szempontjából.

(48) A belső piac lehetővé tette a fogyasztók számára, hogy más tagállamban szerezzenek be gépjárműveket, kihasználva a tagállamok közötti árkülönbségekből származó előnyöket, és a Bizottság a versennyel kapcsolatos fontos célkitűzésnek tartja a párhuzamos kereskedelem védelmét ezen ágazatban. A gépjárművek vonatkozásában – tekintettel az áru nagy értékére, valamint az alacsonyabb árak formájában jelentkező közvetlen haszonra, amelyre az Unióban máshol gépjárművet vásárló fogyasztó tesz szert – különösen fontos, hogy a fogyasztónak lehetősége van más tagállamokban is árucikkeket vásárolni. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a forgalmazási megállapodásoknak nem szabad korlátozniuk a párhuzamos kereskedelmet, mivel ez várhatóan nem tesz eleget a Szerződés 101. cikke (3) bekezdésében foglalt feltételeknek.

(49) A Bizottság számos határozatot hozott már gépjárműgyártók ellen az ilyen kereskedelem akadályozása miatt, és a határozatait az európai bíróságok nagyrészt megerősítették. A tapasztalatok e téren azt mutatják, hogy a párhuzamos kereskedelem korlátozásának számos formája létezik. A szállítók például nyomást gyakorolhatnak a forgalmazókra, szerződésbontással fenyegethetik őket, visszatartathatják a jutalékok kifizetését, megtagadhatják a jótállást a fogyasztó által importált vagy másik tagállamban telephellyel rendelkező forgalmazók közötti keresztszállítással érkező gépjárművekre, vagy úgy, hogy a forgalmazónak lényegesen hosszabb ideig kell várnia ugyanolyan gépjármű szállítására, amennyiben a szóban forgó vevő másik tagállambeli lakos.

(50) A párhuzamos kereskedelem közvetett korlátozásának egy sajtós példájáról beszélhetünk akkor, amikor a forgalmazó képtelen hozzájutni a határokon átnyúló értékesítéshez szükséges előírásokkal rendelkező új gépjárműhöz. Ilyen speciális körülmények között a csoportmentességben részesülés attól függhet, hogy a szállító a más tagállambeli fogyasztóknak történő értékesítésre ugyanolyan előírásoknak megfelelő gépjárműveket bocsát-e a forgalmazó rendelkezésére, mint amilyenekkel az abban a tagállamban értékesített járművek rendelkeznek (az úgynevezett „rendelkezésre állási kikötés”).

(51) A csoportmentességi rendeletek alkalmazásában, és különös tekintettel az általános vertikális csoportmentességi rendelet 4. cikke c) pontjának alkalmazására, a „végső felhasználók” fo-

⁽¹⁾ Emlékeztetni kell azonban arra, hogy az európai bíróságok állandó ítélkezési gyakorlatának megfelelően a tisztán minőségi szelektív forgalmazási rendszerek ennek ellenére korlátozhatják a versenyt, ha az ilyen rendszerek bizonyos számban való jelenléte nem enged teret más versenymódszeren alapuló, eltérő forgalmazási formáknak. Ez a helyzet általában nem alakul ki sem azon az új gépjárművek értékesítési olyan piacon, ahol a lízing és más hasonló megállapodások a végleges gépjárművásárlás valós alternatíváit jelentik, sem a javítás és karbantartás piacán mindaddig, amíg a független javítóműhelyek alternatív jármű-karbantartási csatornát kínálnak a fogyasztóknak. Lásd például a T-88/92. számú, Groupement d'achat Édouard Leclerc kontra Bizottság ügyet (EBHT 1996., II-1961. o.).

galmába beletartoznak a lízingtársaságok is. Ez azt jelenti, hogy szelektív forgalmazási rendszerben a forgalmazókat nem akadályozhatják meg abban, hogy új gépjárművet általuk kiválasztott lízingtársaságnak értékesítsenek. Egy szelektív forgalmazást alkalmazó szállító azonban megakadályozhatja a forgalmazókat abban, hogy új gépjárműveket lízingtársaságoknak értékesítsenek, ha fennáll annak bizonyítható veszélye, hogy a lízingtársaságok e gépjárműveket még újonnan továbbértékesítik. A szállító ezért kötelezheti a márkakereskedőt arra, hogy valamely lízingtársaságnak történő értékesítés előtt ellenőrizze az általános lízingfeltételeket annak megállapítására, hogy a szóban forgó vállalkozás valóban lízingtársaság és nem pedig nem szerződéses viszonteladó. A márkakereskedőre kiszabott azon kötelezettség azonban, hogy a lízingtársaságnak történő értékesítés előtt minden egyes lízing-megállapodásról nyújtson be másolatot a szállítónak, közvetett eladási korlátozást valósíthat meg.

(52) A „végső felhasználók” fogalma azokat a fogyasztókat is magában foglalja, akik közvetítőn keresztül vásárolnak. A közvetítő olyan személy vagy vállalkozás, amely egy megnevezett fogyasztó nevében anélkül vásárol új gépjárművet, hogy a forgalmazói hálózathoz tartozna. Ezek a szereplők fontos szerepet töltenek be a gépjárműágazatban, különösen azáltal, hogy egyszerűbbé teszik a fogyasztók számára a másik tagállamban történő gépjárművásárlást. A közvetítői státuszt főszabályként az érvényes, a fogyasztó nevét és címét tartalmazó, az ügylet előtt beszerzett megbízás bizonyítja. A fogyasztók figyelmének bizonyos gépjárműcsoportra interneten keresztül történő ráirányítása és az elektronikus megbízások gyűjtése nem érinti a közvetítői státuszt. A közvetítőket meg kell különböztetni a független viszonteladóktól, amelyek viszonteladás céljából vásárolnak gépjárműveket, és nem megnevezett fogyasztók megbízásából végzik tevékenységüket. A csoportmentességi rendeletek alkalmazásában a független viszonteladók nem tekinthetők végső felhasználóknak.

ii. A csoportmentességi rendeletek hatályán kívül eső szelektív forgalmazás értékelése

(53) Az általános vertikális iránymutatás (175) bekezdése kifejti, hogy a szelektív forgalmazás által előidézett, versenyt érintő lehetséges kockázatok közé tartozik a márkán belüli verseny csökkenése, valamint – különösen halmozott hatás esetén – bizonyos típusú forgalmazók kizárása, illetve a szállítók és vevők közötti összejátszás megkönnyítése.

(54) A szelektív forgalmazás lehetséges versenyellenes hatásainak a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése szerinti értékelése céljából különbséget kell tenni a tisztán minőségi szelektív forgalmazás és a mennyiségi szelektív forgalmazás között. Amint arra a (43) bekezdés rámutatott, a minőségi szelektív forgalmazás általában a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatályán kívül esik.

(55) Abból, hogy egy megállapodás-rendszer nem részesül csoportmentességben, mert a felek közül egynek vagy többnek a pia-

ci részesedése meghaladja a 30%-os mentességi küszöböt, nem következik, hogy az ilyen megállapodások jogellenesek. Az ilyen megállapodásokat ezért a részes feleknek egyedi vizsgálatnak kell alávetniük annak ellenőrzése érdekében, hogy a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak-e, és ha igen, ennek ellenére alkalmazhatók-e a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében említett mentességek.

(56) Az újjépjármű-forgalmazás sajátosságait illetően a mennyiségi szelektív forgalmazás általában megfelel a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében foglalt feltételeknek, amennyiben a felek piaci részesedése nem haladja meg a 40%-ot. Egy ilyen megállapodásban részt vevő feleknek azonban szem előtt kell tartaniuk, hogy az adott kiválasztási szempontok jelenléte hatással lehet arra, hogy megállapodásuk eleget tesz-e a Szerződés 101. cikke (3) bekezdésében meghatározott feltételeknek. Bár például a telephelyre vonatkozó kikötéseknek az új gépjárművek szelektív forgalmazására vonatkozó megállapodásokban való alkalmazása, azaz az olyan megállapodás, amelyekben a szelektív forgalmazási rendszer tagja számára megtiltják, hogy nem engedélyezett telephelyről végezze tevékenységét, a hatékonyabb logisztika és kiszámíthatóbb alkalmazási kör révén általában hatékonyságnövekedést eredményez, a hátrányok azonban meghaladhatják e pozitív hatásokat, ha a szállító piaci részesedése nagyon magas; ilyen körülmények között e kikötések nem részesülhetnek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében meghatározott mentességből.

(57) Konkrét kérdéseket vet fel a szerződéses javítóműhelyek szelektív forgalmazásának egyedi vizsgálata is. Amennyiben a javítási és karbantartási szolgáltatásoknak létezik olyan piaca ⁽¹⁾, amely elkülönül az új gépjárművek értékesítési piacától, akkor azt márkaszpecifikusnak tekintik. Ezen a piacon a verseny fő forrása a független és a szóban forgó márkával szerződésben álló javítóműhelyek közötti versenykapcsolat.

(58) A független javítóműhelyek a verseny nélkülözhetetlen ösztönzői, mivel az üzleti modelljük és ehhez kapcsolódó működési költségeik eltérnek a szerződéses hálózaton belüli javítóműhelyektől. Ezen felül, eltérően a gyártó védjeggyel ellátott alkatrészeket használó szerződéses javítóműhelyektől, a független javítóműhelyeknek több a kapcsolatuk más márkákkal, lehetővé téve ezáltal a gépjármű tulajdonosa számára, hogy egymással versenyző alkatrészek közül válasszon. Ezen kívül, figyelembe véve azt, hogy az új gépjárműveken szükséges javítások nagy többségét jelenleg a szerződéses javítóműhelyekben végzik, fontos, hogy a köztük fennálló verseny hatékony maradjon, ami csak akkor lehetséges, ha az új belépők számára nyitva áll a hálózatokhoz való csatlakozás lehetősége.

(59) Az új jogi keret megkönnyíti a Bizottság és a nemzeti versenyhatóságok számára, hogy védelmezzék a független és a szerződéses javítóműhelyek, illetve a szerződéses javítóműhely-hálózat tagjai közötti versenyt. A minőségi szelekcióra vonatkozó mentesség megállapítása során a piaci részesedési küszöb 100%-ról 30%-ra történő csökkentése szélesíti a versenyhatóságok cselekvési lehetőségének körét.

⁽¹⁾ Bizonyos körülmények esetén a gépjárművek és pótalkatrészek piaca együtt határozható meg, figyelembe véve többek között a gépjármű élettartamát, valamint a felhasználók vásárlási preferenciáit és magatartását. Lásd a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közlemény, HL C 372., 1997.12.9., 5. o., 56. pontját. Fontos tényező, hogy jelentős számú vásárló veszi-e figyelembe a vásárlásnál a gépjármű élettartama alatt felmerülő költségeket. A vásárlói magatartás jelentősen különbözhet pl. a tehergépjármű-parkot vásárló és működtető vevő (aki a járművásárlás pillanatában figyelembe veszi a karbantartási költségeket is) és az egyedi gépjármű vevője esetén. Szintén releváns tényező, hogy vannak-e az utópiacra a járműgyártótól függetlenül működő alkatrészszállítók, javítóműhelyek, illetve alkatrész-forgalmazók, és milyen a viszonylagos helyzetük. A legtöbb esetben valószínűleg létezik márkaszpecifikus utópiac, különösen mivel a vevők többsége olyan magánszemély vagy kis- és középvállalkozás, amely külön-külön vásárolja meg a gépjárművet és az utópiaci szolgáltatásokat, valamint nincs rendszeres hozzáférése azon adatokhoz, amelyek lehetővé tennék számára, hogy előre felbecsülje a gépjármű fenntartásának tulajdonosokra háruló teljes költségét.

(60) A gépjármű-utópiaci vertikális megállapodások versenyre gyakorolt hatásának értékelése során a feleknek tehát tisztában kell lenniük azzal, hogy a Bizottság előkelten védelmezi mind a szerződéses javítóműhely-hálózatok tagjai közötti, mind az e tagok és a független javítóműhelyek közötti versenyt. Ennek érdekében három olyan konkrét magatartásformára kell különös figyelmet fordítani, amelyek korlátozhatják az ilyen versenyt, nevezetesen a független javítóműhelyek műszaki információkhoz való hozzáféréseinek akadályozására, a jogszabályi és/vagy kibővített jótállásokkal való, a független javítóműhelyek kizárását célzó visszaélésre, illetve a szerződéses javítóműhely-hálózatokhoz való hozzáférés feltételeinek nem minőségi szempontokhoz történő kötésére.

(61) Bár az alábbi három alszakasz kifejezetten a szelektív forgalmazásra vonatkozik, más vertikális megállapodások is eredményezhetnek olyan versenyellenes kizáró hatást, amely közvetlenül vagy közvetetten korlátozza a gépjárműgyártóval szerződésben álló szolgáltató partnerek számát.

A független szereplők műszaki információkhoz való hozzáférése

(62) Bár a tisztán minőségi szelektív forgalmazás általában a Szerződés 101. cikke ⁽¹⁾ bekezdésének hatályán kívül esőnek minősül a versenyellenes hatások hiánya miatt ⁽¹⁾, a szerződéses javítóműhelyek és/vagy alkatrész-forgalmazók között létrejött minőségi szelektív forgalmazásra vonatkozó megállapodásokra alkalmazható a Szerződés 101. cikkének ⁽¹⁾ bekezdése, amennyiben a megállapodásokkal összefüggésben a felek bármelyike oly módon jár el, hogy azzal független szereplőket zár ki a piacról, például azáltal, hogy nem teszi számukra elérhetővé a javítással és karbantartással kapcsolatos műszaki információkat. Ezen összefüggésben a független szereplők fogalma magában foglalja a független javítóműhelyeket, a pótalkatrészgyártókat és forgalmazókat, a javításhoz szükséges felszerelések vagy szerszámok gyártóit, a műszaki információk kiadóit, az autókлубokat, az országúti segítségnyújtókat, az ellenőrzési és tesztelési szolgáltatásokat nyújtó szereplőket és a javítóműhelyeknek képzést nyújtó szereplőket.

(63) A szállítók a szerződéses javítóműhelyeik rendelkezésére bocsátják az összes, az általuk szállított márkájú járműveken való javítási és karbantartási munkák elvégzéséhez szükséges műszaki információt, és gyakran egyedül ezek a vállalkozások tudják a javítóműhelyeket ellátni a szóban forgó márkával kapcsolatos összes szükséges műszaki információval. Ilyen körülmények között, ha a szállító nem biztosítja a független szereplők számára a márkaszpecifikus műszaki javítási és karbantartási információkhoz való megfelelő hozzáférést, akkor felerősödhetnek a szerződéses javítóműhelyekkel és/vagy alkatrész-forgalmazókkal kötött megállapodások negatív hatásai, és ez azzal járhat, hogy a megállapodások a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá kerülnek.

(64) A szükséges műszaki információkhoz való hozzáférés hiánya ezen felül gyengítheti a független szereplők piaci pozícióját, és így a pótalkatrész-választék jelentős csökkenése, a javítási és karbantartási

szolgáltatások magasabb árai, a javítási helyek választékának jelentős csökkenése, valamint az esetleges biztonsági problémák révén károsíthatja a fogyasztókat. Ilyen körülmények között a szerződéses javítási és alkatrész-forgalmazási megállapodások eredményeként általában elvárható hatékonyságnövekedés nem lenne akkora, hogy ellensúlyozhatná e versenyellenes hatásokat, és a kérdéses megállapodások következtésképpen nem felelnének meg a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében meghatározott feltételeknek.

(65) A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet előírja, hogy a 2009. szeptember 1-je után piacra vitt személyautókra vonatkozóan közzé kell tenni a javítási és karbantartási információkat. A nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjövahagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáféréstől szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és az azt végrehajtó intézkedések a haszongépjárművek vonatkozásában a 2013. január 1-jétől forgalomba hozott gépjárművek esetében hasonló rendszert vezetnek be. A Bizottság figyelembe fogja venni e rendeleteket az olyan esetek értékelésekor, amelyekben felmerül az említett időpontok előtt forgalmazott járművek javításához és karbantartásához szükséges műszaki információk visszatartásának gyanúja. Annak mérlegelésekor, hogy egy adott információ visszatartása vezethet-e ahhoz, hogy az adott megállapodások a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá kerülnek, számos tényezőt figyelembe kell venni, beleértve a következőket:

- a) a kérdéses információ műszaki információ-e vagy más jellegű, pl. kereskedelmi információ ⁽²⁾, amely jogosan visszatartható;
- b) a kérdéses műszaki információ visszatartása érezhetően befolyásolja-e a független szereplők azon képességét, hogy feladataikat ellássák, és versenypiaci nyomást fejtsenek ki;
- c) a szóban forgó műszaki információ elérhető-e az érintett szerződéses javítóműhely-hálózat számára; ha ezt a szerződéses hálózat számára bármilyen formában hozzáférhetővé tették, akkor azt a független szereplők számára is megkülönböztetéstől mentes módon hozzáférhetővé kell tenni;
- d) a szóban forgó műszaki információt végső soron ⁽³⁾ gépjárművek javításához és karbantartásához fogják-e felhasználni, vagy pedig más célra ⁽⁴⁾, például pótalkatrészek vagy szerszámok gyártásához.

(66) A technológiai haladással jár, hogy a műszaki információ fogalma változik. Jelenleg a műszaki információk közé sorolhatók például – a frissítésekkel együtt – azon szoftverek, hibakódok és

⁽¹⁾ Az [54] bekezdésben említettek szerint a javítási és karbantartási piacon általában ez a helyzet mindaddig, amíg a független javítóműhelyek alternatívát kínálnak a fogyasztóknak gépjárműveik karbantartására.

⁽²⁾ A kereskedelmi információt a javító és karbantartó vállalkozás működése során felhasználja, de az nem szükséges a gépjárművek javításához és karbantartásához. Ilyen információ pl. a számlázási szoftver vagy a szerződéses hálózaton belül alkalmazott óradíjak mértéke.

⁽³⁾ Mint például a gépjármű-javítóműhelyek ellátása érdekében a kiadók számára szolgáltatott információk.

⁽⁴⁾ Javításhoz vagy karbantartáshoz felhasznált információnak kell tekinteni a pótalkatrész gépjárműbe történő beszereléséhez vagy egy szerszám gépjárműn való alkalmazásához felhasznált információt, míg a kialakításra, a pótalkatrész gyártásának módjára és az ahhoz felhasznált anyagokra vonatkozó információk nem tekinthetők e kategóriába tartozóknak és így visszatartathatók.

egyéb paraméterek, amelyek a szállító által javasolt beállítások kezdeti elvégzésekor és visszaállításakor szükségesek az elektronikus vezérlőegységek (ECU-k) működtetéséhez, a gépjármű-azonosító számok vagy egyéb azonosító módszerek, az alkatrész-katalógusok, a gyakorlati tapasztalatból származó, jellemzően egy adott típust vagy (gyártási) tételt érintő problémákra kidolgozott megoldások, valamint a visszahívásról és egyéb, a szerződéses javítóműhely-hálózaton belül térítésmentesen elvégezhető javításokról szóló értesítések. Szintén műszaki információnak minősül az alkatrész kódja, illetve bármely egyéb olyan információ, amely alapján azonosítják egy adott gépjárműhöz szükséges, a gyártó védjeggyel ellátott megfelelő alkatrészt (azaz azt az alkatrészt, amelyet a gyártó saját szerződéses javítóműhely-hálózati tagjainak küldene a szóban forgó jármű javításához ⁽¹⁾). A 715/2007/EK rendelet 6. cikkének (2) bekezdésében és az 595/2009/EK rendeletben található felsorolás is iránymutatásként veendő figyelembe arra vonatkozóan, hogy a Bizottság mit tekint műszaki információnak a Szerződés 101. cikkének alkalmazása céljából.

(67) A szerződéses javítási megállapodásoknak a Szerződés 101. cikkével való összeegyeztethetőségének vizsgálata szempontjából a műszaki információk szolgáltatásának módjai is fontosak. A hozzáférést kérésre és indokolatlan késedelem nélkül kell biztosítani, az információt használható formában kell nyújtani, és az információ díja nem akadályozhatja az ahhoz való hozzáférést amiatt, hogy nem veszi figyelembe, milyen mértékben használja fel azt a független szereplő. A gépjárműszállító számára elő kell írni azt, hogy a független szereplők számára ugyanakkor biztosítsa az új gépjárművekre vonatkozó információhoz való hozzáférést, amikor a saját szerződéses javítóműhelyei számára is hozzáférést biztosít, és ne kötelezze a független szereplőket arra, hogy a szóban forgó munka elvégzéséhez szükséges információt kívül többet szerezzenek be. A Szerződés 101. cikke azonban nem kötelezi arra a szállítót, hogy szabványformában vagy meghatározott rendszeren keresztül – mint pl. a 715/2007/EK rendeletben és az egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról szóló, 2009. március 18-i 295/2009/EK bizottsági rendeletben előírt CEN/ISO szabvány vagy OASIS-formátum – szolgáltatson műszaki információt.

(68) A fenti szempontok a szerszámokhoz való hozzáférésre és független szereplők képzésére is vonatkoznak. Ebben az összefüggésben a „szerszámok” kifejezés magában foglalja az elektronikus diagnosztikai és egyéb, javításhoz szükséges szerszámokat és a hozzájuk tartozó, rendszeresen frissített szoftvereket, valamint a fenti szerszámokhoz kapcsolódó, értékesítés utáni szolgáltatásokat.

A jótállással való visszaélés

(69) A minőségi szelektív megállapodások a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozhatnak abban az esetben, ha a szállító és szerződéses hálózatának tagjai kifejezetten vagy hallgatólagosan a szerződéses hálózat tagjai számára tartják fenn bizonyos gépjármű-kategóriák javítását. Ilyen eset például, ha a gyártó a vevőnek biztosított jogszabályi vagy kibővített jótállást attól teszi függővé, hogy a végső felhasználó az egyébként nem garanciális javítási és karbantartási munkákat is csak a szerződéses javítóműhely-hálózaton belül végeztetheti el. Ugyanez érvényes azokra a feltételekre, amelyek a jótállást a gyártó alkatrészeinek felhasználásához kötik azokban az esetekben is, amikor az alkatrészcsere nem fedezi a jótállást. Az is kétségesnek tűnik, hogy az

ilyen gyakorlatot tartalmazó szelektív forgalmazási megállapodás olyan előnyökkel járna a fogyasztók számára, amely lehetővé tenné, hogy a szóban forgó megállapodás részesüljön a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdése szerinti mentességből. Az azonban nem érinti a szerződéses javítási megállapodásoknak a versenyjogi szabályokkal való összeegyeztethetőségét, ha a szállító egy adott jótállásból eredő követelést azért nem hajlandó teljesíteni, mert a szóban forgó követeléshez vezető helyzetet az idézte elő, hogy egy javítóműhely nem megfelelő módon végzett el egy adott javítási vagy karbantartási műveletet, vagy rossz minőségű pótalkatrészt használt fel.

A szerződéses javítóműhely-hálózatokhoz való hozzáférés

(70) A szerződéses és a független javítóműhelyek közötti verseny nem az egyetlen olyan versenyforma, amelyet figyelembe kell venni a szerződéses javítási megállapodásoknak a Szerződés 101. cikkével való összeegyeztethetőségének vizsgálatakor; a feleknek meg kell vizsgálniuk azt is, hogy az érintett hálózaton belüli szerződéses javítóműhelyek milyen mértékben képesek egymással versenyezni. E verseny intenzitását befolyásoló egyik tényező, hogy a szerződéses javítóműhelyekre vonatkozó általános megállapodások alapján milyen feltételekkel lehet a hálózatba belépni. Tekintettel a szerződéses javítóműhely-hálózatok jellemzően erős piaci helyzetére, kiemelt fontosságukra az újabb gépjárművek tulajdonosainak szempontjából, valamint arra, hogy a fogyasztók nem hajlandók hosszú utat megtenni azért, hogy megjavíttassák az autójukat, a Bizottság fontosnak tartja, hogy a szerződéses javítóműhely-hálózatokhoz való hozzáférés általában minden olyan vállalkozás számára nyitott legyen, amelyek meghatározott minőségi kritériumoknak megfelelnek. Amennyiben a jelentkezőket mennyiségi kritériumok alapján szelektálják, a megállapodás vélhetően a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá esik.

(71) Sajátos eset áll elő, amikor a megállapodások a szerződéses javítóműhelyeket új gépjárművek eladására is kötelezik. Az ilyen megállapodások feltehetőleg a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá esnek, mivel a szerződés szerinti szolgáltatások jellege nem kívánja meg a szóban forgó kötelezettséget. Emellett egy elfogadott márkanév esetében az ilyen kötelezettséget tartalmazó megállapodások általában nem részesülhetnének a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében meghatározott mentességből, mivel ennek hatása a szerződéses javítóműhely-hálózatokhoz való hozzáférés szigorú korlátozását eredményezné, és így anélkül csökkentené a versenyt, hogy ez a fogyasztók számára megfelelő előnyökkel járna. Bizonyos esetekben azonban egy adott földrajzi piacra márkat bevezetni kívánó szállító számára kezdetben nehéz lehet olyan forgalmazókra találni, akik hajlandóak végrehajtani a szükséges beruházásokat, kivéve, ha biztosak lehetnek abban, hogy nem kell olyan „önálló” szerződéses javítóműhelyekkel versenyezniük, amelyek igyekeznek e kezdeti beruházások előnyeit saját beruházás nélkül élvezni. Ilyen körülmények között a két tevékenység szerződéses alapon, korlátozott időre történő összekapcsolása egy új márka bevezetésének lehetővé tételével versenyellenkítő hatást gyakorolhat a gépjármű-értékesítési piacra, és semmilyen hatást nem gyakorolna az esetleges márkaszpecifikus javítási piacra, amely eleve nem létezne, ha a járművek értékesítése nem valósulhatna meg. A szóban forgó megállapodások ezért vélhetően nem esnének a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.

⁽¹⁾ Nem engedhető meg, hogy a független szereplőknek meg kelljen vásárolnia a pótalkatrészt annak érdekében, hogy hozzájusson ehhez az információhoz.