



- I 57 A gépjárműipari szektor új csoportmentességi rendelete
– Mi változik 2010. június 1-től a versenyjogban
- I 60 2011. évi adótvörvények

- I 62 Európai újautó forgalomba helyezések – Statisztika
- I 65 Új AUTOMEISTER partner Budapesten
- I 66 Autószalonok, járműipari szakkiállítások 2011-ben

Mi változott 2010. június 1-től a versenyjogban

A gépjárműipari szektor új csoportmentességi rendelete

Kérdések és válaszok

Előszó

2010. május 27-én az Európai Bizottság egyéb irányelvek mellett jóváhagyta a 461/2010 számú rendeletet az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról.

A rendelet 2010. május 1. napján lépett hatályba. A gépjármű-kereskedések és javítóműhelyek számára ez néhány változást eredményez, amelyeket figyelembe kell vennünk. Különösen a márkához kötött kereskedések (a továbbiakban márkakereskedések) érintettek az újautó-kereskedést szabályozó rendeletek által, melyek 2013. május 1-jén lépnek életbe.

A következő kérdések és a hozzájuk tartozó válaszok célja, hogy felvázolják a gépjárműszektort érintő változásokat annak érdekében, hogy a kereskedések és javítóműhelyek ezekhez könnyebben alkalmazkodhassanak.

A. Az új jogi keret a gépjárműszektorban

1. *Mi változott 2010. június 06. 01. óta?*
2010. június 1-jén életbe lépett:
 - az új 461/2010 számú (EU) gépjárműrendelet és
 - az új 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet.
2. *Mit jelent ez az alkatrész utópiaci (aftersales) területen?*
A jogi konstrukció bonyolultabbá vált, de a gyakorlatban alapvető változással nem kell számolnunk.

3. *Mit jelent ez az újautó-kereskedelem számára?*

A mai 1400/2002 számú (EU) gépjárműrendelet hatályát 2013. május 31-ig kiterjesztik. Ezután a 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet lép életbe.

4. *Meddig érvényesek az új szabályozások?*
A 461/2010 számú (EU) gépjárműrendelet 2023. május 31-ig.
A 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet 2022. május 31-ig.

5. *Mely gépjárművekre érvényesek az új szabályozások?*

A jövőbeli szabályozások egyaránt érvényesek személygépjárművekre és haszongépjárművekre. Motorkerékpárok esetén a 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet érvényes (tekintet nélkül a gépjármű-specifikus irányelvekre).

B. Az alkatrészszektor

6. *Milyen jogi konstrukció vonatkozik az aftersales-területre?*

2010. 06. 1-től mind a 461/2010 számú (EU) gépjárműrendelet, mind az új 330/2010 számú (EU) vertikális rendeletek érvényesek, melyeket külön-külön irányelvek egészítenek ki, mindaddig, amíg a 30%-os piacrészesedési határt át nem lépik. A 30%-os piacrészesedési határ átlépése esetén az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke lép érvénybe.

7. *Mit jelent ez az eredeti alkatrészek beszerzése és forgalmazása számára?*

Az eredeti alkatrészek beszerzése és forgalmazása esetében abból kell kiindulni, hogy a 30%-os piacrészesedési határt meghaladják-e. Ha igen, akkor az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke érvényes. Eszerint

a versenyt korlátozó intézkedések alapvetően tiltottak. Ennek ellenére az Európai Közösségek Bírósága törvénykezési gyakorlatából következően, ezen esetben a tisztán minőségi rendszerek rendszerint nem korlátozzák a szabad versenyt, és ezért alapvetően engedélyezettnek tekintendők.

8. *A 2010. 05. 31-ig érvényes helyzethez képest ez mit jelent?*

Alapvetően nem lesz nagy változás. A hivatalos márkaszervizek számára az a ma még engedélyezett kötelezettség, mely szerint a beszerzett alkatrészek legalább 30%-át egy adott gyártótól vagy hálózattól kell beszerezniük, megszűnik, mivel ezen esetben nem egy minőségi, hanem egy mennyiségi kritériumról van szó.

9. *Továbbra is léteznek majd az alkatrészszektor számára alapkorlátozások?*

Igen. A 461/2010 számú (EU) gépjárműrendelet három alapkorlátozást tartalmaz.

10. *Melyek ezek pontosan?*

- a. Meg kell szüntetni azt a korlátozást, mely szerint márkaszervizek számára tilos alkatrészeket független szervizek számára továbbadni, melyeket a gépjármű karbantartásához használnának.
- b. Egy alkatrészgyártó és egy gépjárműgyártó által kötött megállapodás, mely szerint az alkatrészgyártó nem kínálhatja termékeit közvetlenül független alkatrész-kereskedőknek, márkaszerviznek, független szervizeknek vagy végfelhasználóknak nem engedélyezett.
- c. Egy alkatrészgyártó és egy gépjárműgyártó által kötött megállapodás, mely szerint az alkatrészgyártó nem helyezheti el termék- és márkajelzését az első összeszerelésre szánt alkatrészen, nem engedélyezett.



11. Ezeket akkor is figyelembe kell vennünk, ha a 30%-os piacrészesedési határt nem lépjük túl?
Igen.

12. Hogyan számítják a piacrészesedési határt az alkatrészszektorban?
A piacrészesedést egy adott piacon a gépjárműgyártó által, adott naptári évben megvalósított alkatrészforgalom alapján határozzák meg. Azt, hogy egy bizonyos esetben mely piacot kell figyelembe venni, az adott tényállás határozza meg.

C. A szervizszektor

13. Mit hoz az új jogi konstrukció a szervizszektor számára?
Feltéve, hogy abból indulunk ki, hogy a 30%-os piacrészesedési határt meghaladjuk, hasonlóan, mint az alkatrészkereskedelem esetében, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke érvényes. Eszerint a versenyt korlátozó intézkedések alapvetően tiltottak. Ennek ellenére az Európai Közösségek Bírósága törvénykezéséből származóan ezen esetben a tisztán minőségi rendszerek rendszerint nem korlátozzák a szabad versenyt és ezért alapvetően engedélyezettnek tekintendők.

14. A 2010. május 31-ig érvényes helyzethez képest ez mit jelent?
Alapvetően nem változik semmi. Továbbra is fel kell venni minden olyan műhelyt egy gyártó műhelyhálózatába, amely teljesíti a gyártó előírásait.

15. Hogyan számítják a piacrészesedési határt a szervizszektorban?
A piacrészesedést egy adott piacon egy bizonyos márka által, adott naptári évben realizált forgalom alapján határozzák meg. Azt, hogy egy bizonyos esetben mely piacot kell figyelembe venni, az adott tényállás határozza meg.

16. Milyen határidővel mondhatóak fel a jövőben a szervizszerződések?
Eddig a 1400/2002 számú (EU) gépjármű-rendeletben egy-, minimálisan két-éves felmondási határidőt biztosítottak. Ezen szabályozás már nem érvényes.

17. Mit jelent ez a gyakorlatban?
A jelenleg is érvényes szervizszerződések számára nincs változás. Ezek a szerződésben szereplő feltételek szerint mondhatóak fel – a minimá-

lis felmondási határidő két év vagy a szervizhálózat struktúraváltásának esetében a felmondási határidő egy év. A felmondási idő kifutása után egy újabb szervizszerződés köthető. A gépjárműgyártók önkéntes kötelezettségvállalásának okán a Code of Good Practice keretében ennek a minimális felmondási határidőnek ismét két évnél kellene lennie. Mindazonáltal a gyártók nem vállaltak indoklási kötelezettséget.

18. Továbbra is engedélyezett egy szerződés átruházása a gyártó hozzájárulása nélkül?
A 461/2010 számú (EU) gépjármű-rendelet és az új 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet nem tartalmaz ilyen jellegű szabályozást. Emiatt a szervizszerződésnek a gyártó hozzájárulása nélküli átruházására vonatkozó szabályzat a jelenlegi szerződés kifutásáig érvényes.

19. Továbbra is kötelező lesz olyan műhelyeknek műszaki információkat szolgáltatni, amelyek nem tartoznak valamely gyártó márkaszerviz-hálózatához?
Igen, még akkor is, ha a 461/2010 számú (EU) gépjármű-rendeletben nem szerepel idevonatkozó szabályzat. Ez a tény a 461/2010 számú (EU) gépjármű-rendelethez tartozó irányelvekből származtatható. Ezentúl már az Euro 5/6 követelményeknek köszönhetően hatályban vannak olyan rendelkezések, melyek műszaki információk rendelkezésre bocsátására vonatkoznak.

20. Várhatóak a jövőben szabályozások a garanciális időszakban végzett karbantartásokra és javításokra vonatkozóan?
Igen. Azonban nem a 461/2010 számú (EU) gépjármű-rendeletben, hanem az ahhoz tartozó irányelvekben. Ezekben a bizottság egyértelműen tisztázza, hogy a garanciális, illetve jótállási időszakban a vevőnek rendelkeznie kell azzal a lehetőséggel, hogy karbantartásokat és javítási munkákat a járművén a gyártóhoz nem kapcsolódó hálózathoz tartozó műhelyben végeztesse el. Ez azt jelenti, hogy a jelenlegi helyzethez képest nincs alapvető változás. Így az ügyfél a tervszerű karbantartási és javítási munkákat bármely műhelyben elvégeztetheti. Garanciális javításokat, gyártási hiányosságok helyreállítását és visszahívási akciók okán felmerült munkákat azonban csak a szerződéses márkaszakszervizekben kell elvégeztetni.

21. Szerepel a 461/2010 számú (EU) gépjármű-rendeletben vagy a 330/2010 számú (EU) vertikális rendeletben olyan szabályozás, amely a garanciális időszakban alkalmazott cserealkatrészekre vonatkozik?
Nem. Ám a 461/2010 számú (EU) gépjármű-rendelet irányvonalaiából egyértelműen következik, mint ahogy ez jelenleg is igaz, hogy a tervszerű karbantartási és javítási munkálatok során sem a márkafüggő, sem a márkafüggetlen szervizek sem kötelezhetőek a garanciális időszakban – a nem garanciális esetekben – a gépjárműgyártó által szállított eredeti alkatrészek használatára. Azonban garanciális esetekben, gyártási hiányosságok kijavítása esetén és visszahívási akciók során a gyártó megkövetelheti, hogy kizárólag az általa biztosított alkatrészeket használják.

22. Hogyan definiáljuk az eredeti alkatrész fogalmát?
Az új 461/2010 számú (EU) gépjármű-rendelet, ellentétben a régi 1400/2002 számú (EU) gépjármű-rendelettel, nem tartalmaz ilyen jellegű meghatározást. Viszont az irányelvekből következik, hogy mit nevezhetünk eredeti alkatrésznek és melyek a minőségileg azokkal egyenértékű alkatrészek. „Eredeti alkatrész vagy felszerelés” ezek szerint egy olyan alkatrész vagy felszerelési tárgy, amely azon specifikációk és gyártási normák szerint készült, amelyeket a járműgyártó az érintett jármű gyártásához szükséges alkatrészek vagy felszerelések gyártásához előír. Ide tartoznak a jármű gyártása során felhasznált alkatrészek és felszerelések. Az ellenkező eset bizonyításáig abból kell kiindulnunk, hogy az alkatrészek eredetiek, ha a gyártó igazolja, hogy az alkatrészek azonos minőségűek a jármű gyártása során felhasználtakkal és a gyártó által előírt specifikációk és gyártási normák szerint készültek. Annak érdekében, hogy egy bizonyos alkatrész „minőségben egyenértékűnek” számíthasson, az irányelvek szerint olyan minőségűnek kell lennie, hogy alkalmazása ne veszélyeztesse az adott hálózat márkaszervizei elismertségét. Mint ahogy az összes egyéb kiválasztási kritérium esetében is a járműgyártó bizonyíthatja, hogy egy adott alkatrész ezen feltételeket nem teljesíti.



23. Számíthatunk arra, hogy a megváltozott jogi peremfeltételek hatására a javítási és karbantartási munkálatok díjszabásai csökkennek?

Nem. Mivel nem várhatóak nagyobb gyakorlati kihatások, ezért nem valószínűsíthető a díjszabás változása.

D. Az újautó-kereskedés 2013. június 1-től

24. 2013. 06. 01-től minden esetben lesz változás az újautó-kereskedésben?

Nem. Csak abban az esetben történik változás, ha a jelenlegi szerződéseket felmondják és az új 330/2010 számú (EU) vertikális rendeleten alapuló szerződésekkel helyettesítik őket, vagy ha a gyártók és a kereskedők közös megegyezéssel módosítják a jelenlegieket.

25. Mely változások képzelhetők el?

Elképzelhető a többmárkás képviseltek korlátozása, a telephelyszabadság betiltása, a szerviztevékenység alvállalkozásba kiadásának lehetősége megszűnhet, a szerződés átruházási lehetőségének, valamint a rendes felmondások indoklási kötelezettségének megszűnése.

26. A több márkás képviseltek esetében milyen korlátozások engedélyezettek?

- Amennyiben egy gyártó 30%-án kisebb piacrészesedéssel bír, legfeljebb öt éven át előírhatja képviselteinek, hogy egyéb márkákat is forgalmazzanak.
- Ezentúl egy gyártó kötelezheti kereskedőit, hogy az éves újautó-beszerzések akár 80%-át a gyártótól vagy a hálózatahoz tartozó valamely másik vállalkozástól eszközölje.

27. Létezik a mai többmárkás képviseltek számára állományvédelem?

A mai állás szerint: nem.

28. Létre lehet-e hozni a jövőben, a gyártó hozzájárulása nélkül, értékesítési és kiszállítási helyeket?

Amennyiben a viszonteladói szerződés az új szabályokhoz való igazítása megtörtént: nem. Mivel 2013. 06. 01-től az újautó-kereskedésre a 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet érvényes, megszűnik a mai telephelyszabadságra vonatkozó szabályozás. Azután értékesítési és kiszállítási helyeket csakis a gyártó/importőr hozzájárulásával szabad létesíteni.

29. A jövőben is kiadható-e a vevőszolgálat részleg egy másik műhelynek?

Amennyiben a viszonteladói szerződés az új szabályokhoz való igazítása megtörtént: nem. Mivel 2013. 06. 01-től a 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet érvényes, az idevonatkozó 1400/2002 számú (EU) gépjármű-rendelet hatályát veszti. A vevőszolgálat kiadásához az adott gyártó/importőr hozzájárulása lesz szükséges. Ellenben 2013. 06. 01-től a gyártó megkövetelheti a kereskedőtől, hogy ön maga tartson fenn egy műhelyt.

30. Korlátozzák-e a párhuzamos import lehetőségét?

Nem. A bizottság kiemeli irányelveiben a párhuzamos import és a keresztirányú beszállítás lehetőségének fontosságát a verseny számára.

31. Milyen határidővel mondhatóak fel a jövőben a viszonteladói szerződések?

Erre vonatkozó szabályozást nem tartalmaz a 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet. Ez esetben a Code of Good Practice az irányadó, amelyet a legtöbb európai gyártó aláírt. Eszerint létezik egy önkéntes kötelezettségvállalás, melynek megfelelően egy minimálisan kettő éves felmondási határidő az elvárható.

32. Tartalmaz a Code of Good Practice még további önkéntes kötelezettségvállalásokat?

Igen. Ugyancsak tartalmaz egy kötelezettségvállalást polgári peres eljárások levezethetőségére. Nem tartalmaz azonban kötelezettségvállalást egy rendes felmondás indoklására, valamint a szerződés a gyártó/importőr hozzájárulása nélküli átruházásának lehetőségére.

33. Fel kell mondani a jelenlegi viszonteladói szerződéseket 2013. május 31-ig?

Nem.

34. Elképzelhető, hogy a gyártók felmondják a jelenlegi viszonteladói szerződéseket?

Igen. Mivel az új 330/2010 számú (EU) vertikális rendelet az újautó-kereskedés terén lényegesen több szabadságot biztosít, mint az eddigi 1400/2002 számú (EU) gépjármű-rendelet, joggal lehet tartani attól, hogy ezen szabadságokkal a gyártók élni kívánnak. Ez különösen a többmárkás kereskedések korlátozására és a szerződések felmon-

dási feltételeinek lazítására igaz. Ezért nem kizárható, hogy a gyártók 2013. május 31-ig felmondják a jelenlegi viszonteladói szerződéseket.

35. Továbbra is lehetséges a gyártó általi közvetlen értékesítés?

Igen. Ezen nem változik semmi.

36. Az új szabályozások a kereskedések terjesztői költségeinek csökkenéséhez vezetnek?

Nem. Erre nem számíthatunk. Amennyiben a gyártók a kereskedői hálózataikban a márkakizárólagosságra törekzenek, a terjesztői költségek várhatóan nőni fognak.

37. Az újautó-kereskedésben is létezik a 30%-os piacrészesedési határ?

Igen. Feltéve, hogy a 30%-os piacrészesedési határt meghaladjuk, nem teljesülnek a vertikális rendelet feltételei. Ebben az esetben – mint ahogy az aftersales terület esetében – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke lép érvénybe.

38. Hogyan számítják a piacrészesedési határt az újautó-kereskedelemben?

A piacrészesedést egy adott piacon egy bizonyos márka által, adott naptári évben forgalomba helyezett gépjárművek száma alapján határozzák meg. A számításba jövő piac meghatározása az adott tényállás függvénye. A piac szegmens szerinti vizsgálatának lehetősége adott.

A piacrészesedések kiszámításánál szem előtt kell tartanunk, hogy gyártóként az adott konszern tekintjük. Ezek szerint a Volkswagen esetében a piacrészesedés számításánál az összes a konszernhez tartozó márka piacrészesedését figyelembe kell vennünk.

39. A gyakorlatban felmerül majd a 30%-os piacrészesedési határ átlépésének problémája?

A legtöbb esetben nem. Gyakorlati kihatásai ennek legfeljebb a VW-konszernre, illetve a Daimler haszongépjármű részlegére lehet. Ezzel kapcsolatosan azonban meg kell várnunk a további fejleményeket.

FORDÍTOTTA: DUDÁS ALEXANDER

Forrás:

Fragen und Antworten Zum wettbewerbsrechtlichen Rahmen im Kfz-Sektor ab dem 1. Juni 2010. ZDK, 2010.