

AZ EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉGGEL KAPCSOLATOS TÁJÉKOZTATÁSOK

EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG

Az EFTA Felügyeleti Hatóság közleménye – A gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás

(2012/C 307/03)

- A. E közlemény kiadására az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás (a továbbiakban: EGT-megállapodás) és az EFTA-államok közötti, a Felügyeleti Hatóság és a Bíróság létrehozásáról szóló megállapodás (a továbbiakban: Felügyeleti és Bírósági Megállapodás) szabályainak megfelelően kerül sor.
- B. Az Európai Bizottság kibocsátott egy „A gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás” című közleményt ⁽¹⁾. Ez a nem kötelező jellegű jogi aktus meghatározza az Európai Bizottság által a gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó, az EUMSZ 101. cikke szerinti vertikális megállapodások értékelésénél követett elveket.
- C. Az EFTA Felügyeleti Hatóság a fent említett jogi aktust EGT-vonatkozásúnak tekinti. Az egyenlő versenyfeltételek fenntartása, valamint az EGT-versenyszabályoknak az Európai Gazdasági Térség teljes területén való egységes alkalmazásának biztosítása érdekében az EFTA Felügyeleti Hatóság a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 5. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében ráruházott hatáskör alapján elfogadja ezt a közleményt. Az EFTA Felügyeleti Hatóság a megfelelő EGT-szabályok konkrét esetekre történő alkalmazásakor az ebben a közleményben meghatározott elveket és szabályokat szándékozik követni.

I. BEVEZETÉS

1. Az iránymutatás célja

1. Ez az iránymutatás a gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokkal összefüggésben felmerülő konkrét kérdéseknek az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás 53. cikke alapján (a továbbiakban: 53. cikk) történő értékelésének alapelveit határozza meg. Az iránymutatás az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában hivatkozott, az EGT-megállapodás 53. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló jogi aktust (a 2010. május 27-i 461/2010/EU bizottsági rendeletet ⁽²⁾) (a továbbiakban: a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet) kíséri, és az a célja, hogy segítse a vállalkozásokat az ilyen megállapodások önálló megítélésében.
2. Az iránymutatás a gépjármű-ágazat számára rendkívül fontos kérdéseket tisztáz, többek között értelmezi az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 2. pontjában említett, az EGT-megállapodás 53. cikke (3) bekezdésének a vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló jogi aktus (a 2010. április 20-i 330/2010/EU bizottsági rendelet ⁽³⁾); a továbbiakban: általános vertikális csoportmentességi rendelet ⁽⁴⁾) vonatkozó rendelkezéseit. Ez az iránymutatás nem

⁽¹⁾ HL C 138., 2010.5.28., 16. o.

⁽²⁾ HL L 129., 2010.5.28., 52. o., melyet a 91/2010 határozat (HL L 277., 2010.10.21., 44. o. és 59. EGT-kiegészítés, 2010.10.21., 13. o.) illesztett be az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjába.

⁽³⁾ HL L 102., 2010.4.23., 1. o., melyet a 77/2010 határozat (HL L 244., 2010.9.16., 35. o. és 49. EGT-kiegészítés, 2010.9.16., 34. o.) illesztett be az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 2. pontjába.

⁽⁴⁾ Lásd a 3. lábjegyzetet.

sérti a vertikális korlátozásokról szóló iránymutatás⁽⁵⁾ alkalmazhatóságát (a továbbiakban: általános vertikális iránymutatás), 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 gépjármű-pótalkatrészek vásárlásának, 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 az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában hivatkozott, az EGT-megállapodás 53. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, fentebb említett jogi aktus (a 2002. július 31-i 1400/2002/EK bizottsági rendelet⁽⁶⁾) megfelelő rendelkezései érvényesek. Ezért ezt az iránymutatást csak 2013. június 1-jétől kell alkalmazni az új gépjárművek vásárlásával, értékesítésével vagy viszonteladásával kapcsolatos vertikális megállapodásokra és összehangolt magatartásokra. Az iránymutatás nem vonatkozik a gépjármű-ágazaton kívüli ágazatok vertikális megállapodásaira, továbbá az iránymutatásban meghatározott elvek nem feltétlenül alkalmazandók a más ágazatokban létrejött megállapodások értékelésére.
4. Ez az iránymutatás nem sérti az EGT-megállapodás 54. cikkének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodásokra történő esetleges párhuzamos alkalmazását, valamint az EFTA-Bíróóság által az 53. cikknek, illetve az Európai Unió Bíróósága vagy a Törvényszék által az EGT-megállapodás 53. cikkének és az EUMSZ 101. cikkének az ilyen vertikális megállapodásokra történő alkalmazásával kapcsolatban adott értelmezést.
5. Ellenkező rendelkezés hiányában az ezen iránymutatásban található elemzés és érvelések a kereskedelem valamennyi szintjére vonatkoznak. A „szállító” és a „forgalmazó” kifejezés⁽⁷⁾ a kereskedelem valamennyi szintjén használatos. 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. Az EFTA Felügyeleti Hatóság ezt az iránymutatást ésszerűen és rugalmasan fogja alkalmazni⁽⁸⁾, a versenyérvényesítési és piacellenőrzési tevékenysége során nyert tapasztalatainak figyelembevételével.
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 révén, melyek ennek ellenére ugyanazokhoz a 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 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 választottbíróóság igénybevételét. Ha a szállító magatartási kódexet foglal a forgalmazókkal és javítóműhelyekkel kötött megállapodásaiba, amelyet nyilvánosan hozzáférhetővé tesz, és betartja az abban foglalt rendelkezéseket, akkor ez a szállítói magatartás egyedi esetekben történő megítéléséhez lényeges tényezőnek tekintendő.

⁽⁵⁾ (még nem tették közzé).

⁽⁶⁾ HL L 203., 2002.8.1., 30. o.

⁽⁷⁾ Kiskereskedelmi szinten az ágazaton belüli forgalmazók általánosan elfogadott elnevezése „márkakereskedők”.

⁽⁸⁾ Az EGT versenyjogi szabályainak korszerűsítése óta az ilyen elemzésekért elsődlegesen a megállapodásban részt vevő feleket terheli felelősség. Az EFTA Felügyeleti Hatóság azonban a saját kezdeményezésére vagy panasz alapján megvizsgálhatja a megállapodásoknak az 53. cikkel való összeegyeztethetőségét.

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 értékelése: egyedüli márka kikötése és szelektív forgalmazás (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 vizonteladására, illetve a gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatások nyújtására vonatkozó vertikális megállapodások tartoznak.
10. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 2. cikke az új gépjárművek vásárlásával, értékesítésével vagy vizonteladásával kapcsolatos vertikális megállapodások tekintetében 2013. május 31-ig meghosszabbítja az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában meghatározott, fentebb említett jogi aktus (az 1400/2002/EK bizottsági rendelet) vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 3. cikke értelmében 2013. június 1-jétől az új gépjárművek vásárlásával, értékesítésével és vizonteladásával kapcsolatos vertikális megállapodásokra az általános vertikális csoportmentességi rendelet alkalmazandó ⁽⁹⁾.
11. Az új jogi keret általi, az új gépjárművek eladási piaca és a gépjármű utópiac közötti különbségtétel figyelembe veszi az e piacokon uralkodó versenyfeltételek közötti különbséget.
12. Az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában meghatározott, fentebb említett jogi aktus (a 2008. május 28-i 1400/2002/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁰⁾) működéséről szóló, értékelő jelentésben, valamint a gépjármű-ágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról szóló, 2009. július 22-i bizottsági közleményben ⁽¹¹⁾ 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 ⁽¹²⁾ 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 az 53. cikk (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 EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában meghatározott, fentebb említett

⁽⁹⁾ Az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában meghatározott, fentebb említett jogi aktus (az 1400/2002/EK bizottsági 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. o.).

⁽¹⁰⁾ SEC(2008) 1946.

⁽¹¹⁾ COM(2009) 388.

⁽¹²⁾ Az általános vertikális csoportmentességi rendelet 7. cikke értelmében a piaci részesedési küszöb kiszámítása általában a piaci értékre vonatkozó adatok, illetve az erre vonatkozó adatok hiányában más megbízható piaci információk – többek között a piaci eladási volumen – alapján történik. Ebben az összefüggésben az EFTA Felügyeleti Hatóság tudomásul veszi, hogy az új gépjárművek forgalmazása 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.

jogi aktus (az 1400/2002/EK bizottsági 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 EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában meghatározott, fentebb említett jogi aktus (az 1400/2002/EK rendelet) azon rendelkezései, amelyek egyaránt vonatkoznak az új gépjárművek forgalmazásával és a gépjármű-pótalkatrészek vásárlásával, értékesítésével vagy viszonteladásával, illetve a gépjármű-javítási és -karbantartási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos szerződésekre, 2010. június 1-jétől 2013. május 31-ig kizárólag az előbbiekre alkalmazandók. Ezen időszak alatt az iránymutatás nem alkalmazandó az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában meghatározott, fentebb említett jogi aktus (az 1400/2002/EK rendelet) értelmezésére. Ehelyett az említett rendeletre vonatkozó magyarázó broszúrát⁽¹³⁾ 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 csoportmentességi rendelet alkalmazandó. Ez azt jelenti, hogy a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi 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 szigorú versenykorlátozásokat, úgynevezett különösen súlyos korlátozásokat 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 védjegyével ellátott alkatrészeknek az eredetiberendezés-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. Ezenfelül a gépjárművekre fordított fogyasztói összkiadásban – ami az átlagos fogyasztó költségvetésében számottevő tételt jelent – a javítás és a karbantartás együttesen igen jelentős hányadot képvisel.
16. A gépjárműágazat utópiacain jelentkező versenyproblémák kezelése érdekében a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet három olyan különösen súlyos korlátozásra vonatkozó rendelkezéssel egészíti ki az általános vertikális csoportmentességi rendeletet, amely a gépjármű-javítási vagy -karbantartási szolgáltatásokkal és pótalkatrészek szállításával kapcsolatos megállapodások esetében alkalmazandó. A különösen súlyos korlátozásokra 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 az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozik. Ennek alapján az is vélelmezhető, hogy a megállapodás valószínűleg nem teljesíti az 53. cikk (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 az 53. cikk (3) bekezdése alapján.
18. Az EFTA Felügyeleti Hatóság gépjárműágazatra vonatkozó egyik versenypolitikai célkitűzése, hogy megvédje a pótalkatrészgyártók hozzáférését 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

⁽¹³⁾ A 2002. július 31-i 1400/2002/EK bizottsági rendelethez kapcsolódó magyarázó broszúra – *Gépjárművek forgalmazása és szervize az Európai Unióban*.

gépjármű gyártójának védjegyét viselő alkatrészek (OEM-alkatrészek) alternatívái az eredetiberendezés-szállítók által gyártott és forgalmazott, eredeti alkatrészek (OES-alkatrészek), míg más, az eredeti alkatrészsel azonos minőségű alkatrészeket az „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 (keret-irányelv) ⁽¹⁴⁾ 3. cikkének (26) bekezdését).
20. Az „azonos minőségű alkatrészként” való elismeréshez az alkatrésznek 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 pótalkatrészek szállításával kapcsolatos megállapodásokra vonatkozóan.
22. A gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet 5. cikkének a) pontja a szelektív forgalmazási rendszer tagjai által a gépjármű-alkatrészek 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 hálózata 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 szereplőket valószínűleg kizárná a javítási és karbantartási szolgáltatások piacáról, és sérti az 53. cikket.
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 EFTA Felügyeleti Hatóság egyes alvállalkozási megállapodásoknak az EGT-megállapodás 53. cikkének (1) bekezdése szerint történő értékeléséről szóló közleményére ⁽¹⁵⁾. Az 53. cikk (1) bekezdése általában nem vonatkozik olyan megállapodásokra, amelyekben a gépjárműgyártó bizonyos alkatrészek előállításához biztosítja a szerszámokat az alkatrészgyártó számára, részt vállal a termékfejlesztési költségekkel, illetve biztosítja a szükséges ⁽¹⁶⁾ szellemi tulajdon-jogokat és know-how-t, és nem engedélyezi számára, hogy ezt a hozzájárulást a közvetlenül az utópiacon való értékesítésre szánt alkatrészek gyártásához használja fel. Másrésztől, ha a gépjármű gyártója kötelezi az alkatrész-szállítót 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

⁽¹⁴⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o. (még nem foglalták bele az EGT-megállapodásba).

⁽¹⁵⁾ HL L 153., 1994.6.18., 30. o., valamint a HL 15. EGT-kiegészítése, 1994.6.18., 29. o.

⁽¹⁶⁾ Ha a gépjárműgyártó szerszámot, szellemi tulajdon-jogokat, illetve know-how-t bocsát az alkatrészszállító rendelkezésére, az ilyen megállapodás nem tartozik az alvállalkozási közlemény hatálya alá abban az esetben, ha az alkatrész-szállító már rendelkezik ezzel az eszközzel, szellemi tulajdon-joggal vagy know-how-val, illetve ésszerű körülmények között hozzáférhet azokhoz, mivel ebben az esetben a hozzájárulás nem lenne szükséges.

eszközöket, a szellemi tulajdon-jogokat és a know-how-t, akkor az ilyen megállapodás nem minősül valódi alvállalkozói megállapodásnak. Ezért az ilyen megállapodásra esetleg alkalmazandó az 53. cikk (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 megállapodásából eredő korlátozásra vonatkozik, amely szerint a szállító korlátozott lehetőséggel rendelkezik arra, hogy a szállított alkatrészeken vagy pótalkatrészeken 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 alkatrészeken kívül az alternatív szállítóktól beszerezhető mely pótalkatrészek felelnek meg az adott gépjárműnek. A védjegyeknek és logóknak az alkatrészeken vagy pótalkatrészeken való elhelyezése lehetővé teszi az eredetiberendezés-szállítóktól beszerezhető kompatibilis cserealkatrészek könnyű azonosítását. Az elhelyezés nem engedélyezésével a gépjárműgyártók korlátozhatják az OES-alkatrészek forgalmazását, és az 53. cikk rendelkezéseibe ütköző módon korlátozhatják a fogyasztói választást.

IV. AZ EGYES KORLÁTOZÁSOK ÉRTÉKELÉSE

25. Az egyes korlátozások 53. cikkel való összeegyeztethetőségének vizsgálatához a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodásokban részt vevő feleknek ezen iránymutatást az általános vertikális iránymutatással együtt és annak kiegészítéseképpen kell felhasználniuk. E szakasz külön iránymutatást 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. cikke (1) bekezdése a) pontjának együttes értelmezése alapján az érintett piacon a 30 %-ot meg nem haladó piaci részesedéssel rendelkező gépjárműszállító és -forgalmazó megállapodhat egymással az 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 öt éves 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 csoportmentességi 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 elegendő idő eltelt volna ahhoz, hogy a forgalmazó vagy az új szállító amortizálhassa meg nem térülő beruházásait, a szóban forgó egyedüli márka-kikötés hallgatólagos megújításának minősülne.
27. Az általános vertikális csoportmentességi rendelet 5. cikke (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 márka-kikötés meglévő, több márkát forgalmazó forgalmazókra történő alkalmazási módjának, annak biztosítása érdekében, hogy a szóban forgó kötelezettségek ne egy, konkrét szállító(k) – különösen új belépő(k) vagy gyenge versenytárs(ak) – versenyből való kizárását célzó átfogó stratégia részét képezzék. 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⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁷⁾ Az EFTA Felügyeleti Hatóság közleménye az EGT-megállapodás 53. cikkének (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű (*de minimis*) megállapodásokról, HL C 67., 2003.3.20., 20. o., valamint a 15. EGT-kiegészítés, 2003.3.20., 11. o.

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 megállapodások az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak⁽¹⁸⁾. Ilyen káros hatás jöhet létre, ha belépési vagy bővítési korlátok keletkeznek, ami kizárja a versenytárs szállítókat és károsítja a fogyasztókat különösen az árnövelés, a termékválaszték korlátozása, a termékminőség csökkentése vagy a termékinnováció szintjének csökkentése révén.
29. A versenytilalmi kötelezettségeknek azonban lehet pozitív hatásuk is, amely indokolhatja az 53. cikk (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 egységességre 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 összbeszerzésének 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⁽¹⁹⁾, a forgalmazó egy márka kizárólagos értékesítésére vállalt kötelezettségéért járó jutalékok, 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 azok 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.
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⁽²⁰⁾. Olyan esetekben, amikor egyetlen 30 %-ot meghaladó piaci részesedéssel

⁽¹⁸⁾ A versenytilalmi kötelezettségeknek az 53. cikk (1) bekezdése szerinti értékelése során figyelembe veendő releváns tényezők tekintetében lásd az általános vertikális iránymutatás vonatkozó szakaszát, különösen a (129)–(150) bekezdést.

⁽¹⁹⁾ Lásd a BMW-ügyben (IP/06/302) 2006. március 13-án kiadott és az Opel 2006 ügyben (IP/06/303) 2006. március 13-án kiadott sajtóközleményt.

⁽²⁰⁾ Lásd az általános vertikális iránymutatás (141) bekezdését.

rendelkező, de nem erőfölényben lévő szállító van az érintett piacon, míg az összes többi szállító piaci részesedése 30 % alatt van, nem valószínű a halmozott versenykorlátozó hatás, amennyiben 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 kikötését tartalmazó hasonló vertikális megállapodások párhuzamos hálózatainak halmozott hatása, az EFTA Felügyeleti Hatóság – amennyiben az EGT-megállapodás 56. cikke értelmében az illetékes felügyeleti hatóságnak minősül – a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 4. jegyzőkönyve II. fejezete 29. cikke értelmében visszavonhatja a csoportmentesség kedvezményét. Mentességet visszavonó határozatot elsősorban az érintett piacon a halmozott kizáró hatáshoz jelentősen hozzájáruló szállítóknak címezhetnek. Ha a nemzeti piacon lép fel ilyen hatás, az adott EFTA-állam nemzeti versenyhatóságai szintén visszavonhatják a csoportmentesség kedvezményét az adott területre vonatkozóan.
36. Ezenfelül, ha a hasonló vertikális korlátozásokat tartalmazó megállapodások párhuzamos hálózatai az adott piac több mint 50 %-ára kiterjednek, az EFTA Felügyeleti Hatóság az ilyen korlátozások tekintetében – ajánlás útján – a szóban forgó piacra vonatkozóan alkalmazhatatlanná nyilváníthatja a csoportmentességet⁽²¹⁾. Ez például akkor következhet be, ha az egyedüli márka kikötésének széles körű alkalmazása következtében fellépő halmozott hatások károsítják a fogyasztókat az adott piacon.
37. A forgalmazó teljes éves kötelezettsége alapján számított minimális beszerzési kötelezettség vizsgálatára tekintettel, halmozott 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 összbeszerzés 80 %-ánál alacsonyabb beszerzési minimumkötelezettség is egyedülimárka-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⁽²²⁾. A beszerzési minimumkötelezettség akkor is egyedülimárka-kikötést jelent, ha arra kényszeríti a versenytárs szállítót, hogy a tervezett értékesítési volumen egy adott területen több forgalmazó között ossza meg, aminek következtében megduplázódik a beruházási költsége, és töredezetté válik a piaci jelenléte.
- ii. *Az egyedülimárka-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 az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak-e, és ha igen, akkor kimutatható-e a versenyellenes hatást ellensúlyozó hatékonyságnövekedés. Ha ez fennáll, e megállapodások esetleg részesülhetnek az 53. cikk (3) bekezdésében meghatározott mentességben. Egyedi esetben a vizsgálat során az általános vertikális iránymutatás VI.2.1. szakaszában meghatározott általános alapelvek alkalmazandók.
39. Az egyrésztől a gépjárműgyártó vagy importőre, másrésztől az alkatrész-forgalmazó és/vagy a 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 egyedülimárka-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. Azonban nem egyedülimárka-kikötésnek, hanem inkább indokolt

⁽²¹⁾ Ez az EGT-megállapodás XIV. mellékletének 4b. pontjában hivatkozott, az EGT-megállapodáshoz igazított jogi aktus (az 2010. május 27-i 461/2010/EU bizottsági rendelet) 6. cikkéből következik.

⁽²²⁾ Ha például 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 sok A márkájú autót valószínűleg nem tud eladni. Ennek elkerülése érdekében arra kényszerülne, hogy a B márka beszerzését drasztikusan csökkentse. Az ügy konkrét körülményeitől függően az ilyen gyakorlat egyedüli márka kikötésének tekinthető.

követelménynek minősülne 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 egyedülimárka-kikötést egyedi vizsgálatnak kell alávetni, ha a megállapodás időtartama meghaladja az öt évet, és/vagy a szállító piaci részesedése nagyobb mint 30 %, ami néhány EGT-állam bizonyos szállítói esetében is előfordulhat. Ilyen körülmények között a feleknek nem csak a szállító és a vevő piaci részesedését kell figyelembe venniük, hanem a lekötött piaci részesedést és a (34) bekezdésben meghatározott küszöbököt 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 összbeszerzése alapján számított beszerzési minimumkövetelmények értékelése során minden vonatkozó ténybeli körülményt figyelembe kell venni. Az éves összbeszerzés kevesebb mint 80 %-ában meghatározott beszerzési minimumkövetelmény akkor minősül egyedüli márka kikötésének, ha a kötelezettség megakadályozza a forgalmazókat abban, hogy egy vagy több, további 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.
43. A tisztán minőségi szelektív forgalmazás esetén a forgalmazók és javítóműhelyek kiválasztása kizárólag a termék vagy szolgáltatás jellege által indokolt objektív szempontokon, például az értékesítő személyzet műszaki képzettségén, az értékesítés helyeül szolgáló létesítmények kialakításán, az eladási technikákon és a forgalmazó által nyújtandó értékesítési szolgáltatás típusán alapul⁽²³⁾. Az ilyen szempontok alkalmazása nem jelent közvetlen korlátozást a szállítói hálózatba felvett forgalmazók vagy javítóműhelyek számát tekintve. A tisztán minőségi szelektív forgalmazás általában az 53. cikk (1) bekezdésének hatályán kívül 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 követelménynek 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 hálózatokat általában korlátozóbbnak tartják, mint azokat, amelyek egyedül a minőségi kiválasztásra támaszkodnak, és ennek megfelelően nagyobb valószínűséggel esnek az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá.
45. Ha a szelektív forgalmazásra vonatkozó megállapodások az 53. cikk (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 az 53. cikk (3) bekezdésében szereplő mentességben.

⁽²³⁾ 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 az új gépjárművek olyan értékesítési piacán, 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. sz., *Groupement d'achat Édouard Leclerc kontra Bizottság* ügyet (EBHT 1996., II-1961. o.).

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 ne tartalmazzák 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 között – beleértve a kereskedelem különböző szintjein működő forgalmazókat is – szelektív forgalmazási rendszeren belül végrehajtott keresztzállítások 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 EGT-államban szerezzenek be gépjárműveket, kihasználva az államok közötti árkülönbségekből származó előnyöket, és az EFTA Felügyeleti Hatóság 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 EGT-ben máshol gépjárművet vásárló fogyasztó tesz szert – különösen fontos, hogy a fogyasztónak lehetősége van más EGT-államokban is árucikkeket vásárolni. Az EFTA Felügyeleti Hatóság ezért úgy véli, hogy a forgalmazási megállapodásoknak nem szabad korlátozniuk a párhuzamos kereskedelmet, mivel ez várhatóan nem tesz eleget az 53. cikk (3) bekezdésében foglalt feltételeknek ⁽²⁴⁾.
49. A Bizottság számos határozatot hozott már gépjárműgyártók ellen az ilyen kereskedelem akadályozása miatt, és határozatait az európai bíróságok nagyrészt megerősítették ⁽²⁵⁾. A tapasztalatok e téren azt mutatják, hogy a párhuzamos kereskedelem korlátozásának számos formája létezik. A szállítók például nyomást gyakorolhatnak a forgalmazókra, szerződésbontással fenyegethetik őket, visszatartják a jutalékok kifizetését, megtagadják a jótállást a fogyasztó által importált vagy másik EGT-államban telephellyel rendelkező forgalmazók közötti keresztzállítással érkező gépjárművekre, vagy úgy, hogy a forgalmazónak lényegesen hosszabb ideig kell várnia ugyanolyan gépjármű szállítására, amennyiben a szóban forgó vevő másik EGT-állambeli lakos.
50. A párhuzamos kereskedelem közvetett korlátozásának egy sajátos 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 EGT-állambeli fogyasztóknak történő értékesítésre ugyanolyan előírásoknak megfelelő gépjárműveket bocsát-e a forgalmazó rendelkezésére, mint amilyenekkel az abban az államban értékesített járművek rendelkeznek (az úgynevezett „rendelkezésre állási kikötés”) ⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Az európai bíróságok következő ítéleteiben megerősítést nyert az az elképzelés, hogy a határokon átnyúló kereskedelemre vonatkozó korlátozások károsíthatják a fogyasztókat: a C-551/03 P. sz., *General Motors* ügy (EBHT 2006., I-3173. o.) 67. és 68. pontja; a C-338/00 P. sz., *Volkswagen kontra Bizottság* ügy (EBHT 2003., I-9189. o.) 44–49. pontja, valamint a T-450/05. sz., *Peugeot kontra Bizottság* ügy (EBHT 2009., II-2533. o.) 46–49. pontja.

⁽²⁵⁾ A Bizottság 1998. január 28-i 98/273/EK határozata (IV/35.733. sz. ügy – VW), a Bizottság 2000. szeptember 20-i 2001/146/EK határozata (COMP/36.653. sz. ügy – Opel), HL L 59., 2001.2.28., 1. o., a Bizottság 2001. október 10-i 2002/758/EK határozata (COMP/36.264. sz. ügy – Mercedes-Benz), HL L 257., 2002.9.25., 1. o., a Bizottság 2005. október 5-i 2006/431/EK határozata (F-2/36.623/36.820/37.275. sz. ügyek – SEP és egyéb/Peugeot SA).

⁽²⁶⁾ A 25/84. és 26/84. sz., *Ford-Werke AG és Ford of Europe Inc. kontra Európai Közösségek Bizottsága* egyesített ügyek, EBHT 1985., 2725. o.

51. A csoportmentességi rendeletek alkalmazásában, és különös tekintettel az általános vertikális csoportmentességi rendelet 4. cikke c) pontjának alkalmazására, a „végső felhasználók” fogalmába 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 márkakereskedő számára előírt azon kötelezettség azonban, hogy a lízingtársaságnak történő értékesítés előtt minden egyes lízingmegállapodásról 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 tagja lenne a forgalmazói hálózatnak. Ezek a szereplők fontos szerepet töltenek be a gépjárműágazatban, különösen azáltal, hogy egyszerűbbé teszik a fogyasztók számára a másik EGT-államban 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 az 53. cikk (1) bekezdése szerinti értékelése céljából különbséget kell tenni a tisztán minőségi szelektív forgalmazás és a mennyiségi szelektív forgalmazás között. Amint arra a (43) bekezdés rámutat, a minőségi szelektív forgalmazás általában az 53. cikk (1) bekezdésének hatályán kívül esik.
55. Abból, hogy egy megállapodásrendszer nem részesül csoportmentességben, mert a felek közül egynek vagy többnek a piaci részesedése meghaladja a 30 %-os mentességi küszöböt, nem következik, hogy az ilyen megállapodások jogellenesek. Az ilyen megállapodásokat a részt vevő feleknek azonban egyedi vizsgálatnak kell alávetniük annak ellenőrzése érdekében, hogy az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak-e, és ha igen, ennek ellenére alkalmazhatóak-e az 53. cikk (3) bekezdésében említett mentességek.
56. Az újgépjármű-forgalmazás sajátosságait illetően a mennyiségi szelektív forgalmazás általában megfelel az 53. cikk (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 az 53. cikk (3) bekezdésében meghatározott feltételeknek. Bár például a telephely használatára vonatkozó kikötéseknek az új gépjárművek szelektív forgalmazására vonatkozó megállapodásokban, azaz az olyan megállapodásokban való alkalmazása, 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 az 53. cikk (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 ⁽²⁷⁾, 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 hálózatokon belüli javítóműhelyekétől. Ezenfelül, eltérően a gyártó védjegyével ellátott alkatrészeket használó szerződéses javítóműhelyektől, a független javítóműhelyeknek általában több a kapcsolatuk más márkákkal, lehetővé téve ezáltal a gépjármű tulajdonosa számára, hogy egymással versenyző alkatrészek közül válasszon. Ezenkívül, 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 az EFTA Felügyeleti Hatóság és a nemzeti versenyhatóságok számára, hogy védelmezzék a független és a szerződéses javítóműhelyek, illetve a szerződéses javítóműhely-hálózat tagjai közötti versenyt. A minőségi szelektív forgalmazásra vonatkozó mentesség megállapítása során a piaci részesedési küszöb 100 %-ról 30 %-ra történő csökkentése szélesíti a versenyhatóságok cselekvési lehetőségeinek körét.
60. A gépjármű-utópiaci vertikális megállapodások versenyre gyakorolt hatásának értékelése során a feleknek tehát tisztában kell lenniük azzal, hogy az EFTA Felügyeleti Hatóság eltökélten 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 az 53. cikk (1) bekezdésének hatályán kívül esőnek minősül a versenyellenes hatások hiánya miatt ⁽²⁸⁾, a szerződéses javítóműhelyek és/vagy alkatrész-forgalmazók között létrejött minőségi szelektív forgalmazásra vonatkozó megállapodásokra alkalmazható az 53. cikk (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 pótalkatrész-gyártókat és forgalmazókat, a javításhoz szükséges felszerelések vagy szerszámok gyártóit, a műszaki

⁽²⁷⁾ 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 az EFTA Felügyeleti Hatóságnak az Európai Gazdasági Térségen belüli versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló közleménye (HL L 200., 1998.7.16., 46. o. és a HL 28. EGT-kiegészítése, 1998.7.16., 3. 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.

⁽²⁸⁾ Az (54) bekezdésben említettek szerint a javítási és karbantartási piacon általában ez a helyzet áll fenn mindaddig, amíg a független javítóműhelyek alternatív csatornát nem kínálnak a fogyasztóknak gépjárműveik karbantartására.

információk kiadóit, az autóklubokat, az országúti segélyszolgálatokat, 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 kizárólag ezek a vállalkozások tudják ellátni a javítóműhelyeket 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 az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá kerülnek.
64. A szükséges műszaki információkhoz való hozzáférés hiánya ezenfelül gyengítheti a független szereplők piaci pozícióját, és így a pótalkatrész-vászték 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 a versenyellenes hatásokat, és a kérdéses megállapodások következtéppen nem felelnének meg az 53. cikk (3) bekezdésében meghatározott feltételeknek.
65. Az EGT-megállapodás II. mellékletének 1. pontjában hivatkozott, a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló jogi aktus (a 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁹⁾), valamint az EGT-megállapodás II. mellékletének 45zt. pontjában hivatkozott, a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló jogi aktus (a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról szóló, 2008. július 18-i 692/2008/EK bizottsági rendelet⁽³⁰⁾) 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 típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáféréssel, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽³¹⁾ és az azt végrehajtó intézkedések a haszongépjárművek vonatkozásában a 2013. január 1-jétől forgalomba hozott gépjárművek esetében hasonló rendszert vezetnek be. Az EFTA Felügyeleti Hatóság 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 az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá kerülnek, számos tényezőt figyelembe kell venni, beleértve a következőket:
- a) a kérdéses információ műszaki információ-e, vagy olyan más jellegű, pl. kereskedelmi információ⁽³²⁾, amely jogosan visszatartható;
 - b) a kérdéses műszaki információ visszatartása érezhetően befolyásolja-e a független szereplők azon képességét, hogy feladataikat ellássák, és versenyi 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;

⁽²⁹⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o., melyet a 4/2008 határozat illesztett be az EGT-megállapodás II. mellékletének 1. pontjába (HL L 154., 2008.6.12., 7. o. és 33. EGT-kiegészítés, 2008.6.12., 6. o.).

⁽³⁰⁾ HL L 199., 2008.7.28., 1. o., melyet a 43/2009 bizottsági határozat illesztett be az EGT-megállapodás II. mellékletének 45zt. pontjába (HL L 162., 2009.6.25., 20. o. és 33. EGT-kiegészítés, 2009.6.25., 5. o.).

⁽³¹⁾ HL L 188., 2009.7.18., 1. o. (még nem foglalták bele az EGT-megállapodásba).

⁽³²⁾ 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.

- d) a szóban forgó műszaki információt végső soron ⁽³³⁾ gépjárművek javításához és karbantartásához fogják-e felhasználni, vagy pedig más célra ⁽³⁴⁾, például pótalkatrészek vagy szerszámok gyártásához.
66. A technológiai haladással együtt jár, hogy a műszaki információ fogalma változik. Jelenleg a műszaki információk közé sorolhatók például – a frissítésekkel együtt – azon szoftverek, hibakódok és 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 javítási és karbantartási eljárások, 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 védjegyével ellátott megfelelő alkatrészt (azaz azt az alkatrészt, amelyet a gyártó általában a saját szerződéses javítóműhely-hálózati tagjainak küldene a szóban forgó jármű javításához) ⁽³⁵⁾. Az EGT-megállapodás II. mellékletének 1. pontjában hivatkozott jogi aktus (a 715/2007/EK rendelet) 6. cikkének (2) bekezdésében és az – EGT-megállapodásba még bele nem foglalt – 595/2009/EK rendeletben található felsorolás iránymutatásként veendő figyelembe arra vonatkozóan, hogy az EGT Felügyeleti Hatóság mit tekint műszaki információnak az 53. cikk alkalmazása céljából.
67. A szerződéses javítási megállapodásoknak az 53. cikkel 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 részére 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 információn kívül többet szerezzenek be. Az 53. cikk azonban nem kötelezi arra a szállítót, hogy szabványformában vagy meghatározott rendszeren keresztül – mint pl. az EGT-megállapodás II. mellékletének 1. pontjában hivatkozott jogi aktusban (a 715/2007/EK rendeletben) és az egyes áruk Kombinált Nomenklátúra szerinti besorolásáról szóló, 2009. március 18-i 295/2009/EK bizottsági rendeletben ⁽³⁶⁾ és a hasonló besorolási szabályokban 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 forgalmazási megállapodások az 53. cikk (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 megállapodások olyan előnyökkel járnának a fogyasztók számára, amelyek lehetővé tennék, hogy a szóban forgó megállapodások részesüljenek az 53. cikk (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 jogosan azért

⁽³³⁾ Ilyenek például a gépjármű-javítóműhelyek ellátása érdekében a kiadók számára szolgáltatott információk.

⁽³⁴⁾ 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 visszatartandók.

⁽³⁵⁾ Nem engedhető meg, hogy a független szereplőnek meg kelljen vásárolnia a pótalkatrészt annak érdekében, hogy hozzájuthasson ehhez az információhoz.

⁽³⁶⁾ HL L 95., 2009.4.9., 7. o. – nem EGT-vonatkozású.

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 megállapodások 53. cikkel 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, az újabb gépjárművek tulajdonosai szempontjából betöltött kiemelt fontosságukra, valamint arra, hogy a fogyasztók nem hajlandók hosszú utat megtenni azért, hogy megjavíttassák az autójukat, az EFTA Felügyeleti Hatóság 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 az 53. cikk (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 az 53. cikk (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 részesülhetnek az 53. cikk (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 márkát bevezetni kívánó szállító számára kezdetben nehéz lehet olyan forgalmazókra találni, akik hajlandók 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 versenyélénkítő 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 az 53. cikk (1) bekezdésének hatálya alá.
-