

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A Bizottság közleménye a gépjárműágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról

COM(2009) 388 végleges

(2010/C 354/18)

Előadó: **Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER**

2009. július 22-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Az Európai Bizottság közleménye a gépjármű-ágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról

COM(2009) 388 végleges.

A bizottsági munka előkészítéséért felelős "Egységes piac, termelés és fogyasztás" szekció 2010. március 2-án elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2010. március 17–18-án tartott, 461. plenáris ülésén (a 2010. március 18-i ülésnapon) 84 szavazattal 5 ellenében, 7 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal az ágazatról és a nagyobb versenytől mentes területekről készült elemzés tekintetében. Figyelembe véve az Európai Bizottság által felvázolt lehetőségeket, az EGSZB azt szorgalmazza, hogy iránymutatások formájában ágazatspecifikus rendelkezéseket fogadjanak el az általános csoportmentesség mellé. Ezért az EGSZB üdvözlöi a szabályozásra és a kiegészítő iránymutatásokra vonatkozó javaslatokat. Ugyanakkor hangsúlyozza, hogy ezeket a vertikális korlátozásokra vonatkozó, még nem ismertett általános iránymutatásokkal együtt és azok kiegészítéseként kell olvasni, ami a jelenlegi helyzetben megnehezíti az önálló értelmezést.

1.2 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy olyan jogi keretet kell kialakítani, amely általánosan kedvező hatással van a fogyasztók jólétére, és erősíti védelmüket. Megismétli azokat az észrevételeket, melyeket a versenyről írt korábbi véleményeiben már megfogalmazott. ⁽¹⁾

1.3 Ugyanakkor ebben az esetben két éves átmeneti rendszert kell kialakítani a kereskedők számára, akik többségükben kis- és középvállalkozók, és akiknek a jogbiztonság, illetve a bizalom és az arányosság elve miatt ésszerű időre van szükségük befektetésük megtérüléséhez, a piac technológiai fejlődésének hatékonyabb követéséhez és a közúti biztonság javulásának elősegítéséhez.

1.4 Az EGSZB azt is reméli, hogy a kisvállalkozói intézkedéscsomag elveire és a jelenleg az 1400/2002/EK rendeletben foglalt versenycélokka megegyező célokra épülve az új jogi

keret minden szereplő részére jogbiztonságot teremt, és nem gördít újabb akadályokat a vállalatok elé.

1.5 Az EGSZB azt javasolja, hogy a kiegészítő iránymutatások semmilyen korlátozást ne tartalmazzanak az egyedüli márkára vonatkozó megállapodásokra vonatkozóan. Ez jobban összhangban lenne az új mentességi rendelettel.

1.6 A haszongépjárművekre vonatkozó megállapodásokat az értékesítés utáni piaccal kapcsolatos vertikális korlátozásokra vonatkozó általános csoportmentességi rendelet keretében lehetne szabályozni.

2. Bevezetés

2.1 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 európai bizottsági rendelet ⁽²⁾ révén szigorúbb szabályok léptek életbe, mint amilyeneket a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 2790/1999/EK európai bizottsági rendelet ⁽³⁾ tartalmazott.

2.2 Az 1400/2002/EK európai bizottsági rendelet alapvetően azokra a gyakorlatokra és olyan piaci magatartásra összpontosít, amelyek a verseny komoly korlátozásával fenyegetnek. A rendelet felsorolja azokat a korlátozásokat ("különösen súlyos korlátozások"), melyek miatt maga a rendelet nem alkalmazható abszolút mértékben egy megállapodásra, illetve az olyan korlátozásokat is ("különleges feltételek"), amelyek bár tiltottak, nem akadályozzák meg a rendelet által létesített mentesség alkalmazását a megállapodás többi részére.

⁽¹⁾ HL C 228., 2009.9.22., 47. o., HL C 175., 2009.7.28., 20. o.

⁽²⁾ HL L 203., 2002.8.1., 30. o.

⁽³⁾ HL L 336., 1999.12.29., 21. o.

2.3 Az 1400/2002/EK európai bizottsági rendelet fő elvei a következők:

- nemcsak a személygépkocsikra vonatkozik, hanem más típusú járművekre is, például az autóbuszokra és a kamionokra,
- minden gyártót arra kötelez, hogy válasszon egy szelektív vagy egy kizárólagos forgalmazási rendszer között, alapvetően két különböző fajta forgalmazási rendszert mentesítettnek tekintve:
 - A kizárólagos rendszert, amikor a gyártó minden forgalmazónak vagy szerviznek kizárólagos értékesítési területet jelöl ki (vagy kizárólagos ügyfélcsoportot). A kijelölt területen belül nem jelölhető ki egyetlen más forgalmazó sem. Az ilyen forgalmazók bizonyos minőségi minimumszabályok betartására is kötelezhetők. A kizárólagossági területen belüli passzív eladások, illetve különösen a hálózaton kívüli viszonteladókra történő eladások támogatása erősíti a versenyt.
 - A szelektív rendszert, amikor a beszállító kötelezettséget vállal arra, hogy a szerződésben meghatározott javakat vagy szolgáltatásokat akár közvetlenül, akár közvetetten csak speciális kritériumok szerint kiválasztott forgalmazóknak vagy szervizeknek értékesíti. Az ilyen rendszer mennyiségi vagy minőségi kritériumokra, illetve adott esetben egyszerre a kettőre is épülhet.
- Egyazon szerződésen belül nem alkalmazhatók egyidejűleg a szelektív és a kizárólagos forgalmazás záradékai. Azaz a szelektív forgalmazási rendszerben nem lehetséges az ún. "telephelyre vonatkozó kikötés", miközben a kizárólagos forgalmazókra alkalmazható volt.
- A rendelet három különböző termékpiacot különböztet meg (8. cikk (1) bekezdés):
 - új gépjárművek forgalmazása: a piaci részesedést a szállító által eladott szerződés szerinti árak és ennek megfelelő eladások mennyisége alapján számítják ki, a gyártó által eladott egyéb árakkal együtt, amelyeket a forgalmazók a termékek jellemzői, ára vagy rendeltetése alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tekintenek,
 - pótalkatrészek forgalmazása: a piacrészt a szállító által eladott szerződés szerinti és egyéb árak értéke alapján számítják ki, a gyártó által eladott egyéb árakkal együtt, amelyeket a forgalmazók a termékek jellemzői, ára vagy rendeltetése alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tekintenek,
 - javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtása: ilyenkor a piaci részesedést a szállító forgalmazási hálózatának

tagjai által eladott, szerződés szerinti szolgáltatások értéke alapján számítják ki, a vevő által a szolgáltatások jellemzői, ára vagy rendeltetése alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tekintett, a fenti tagok által eladott egyéb szolgáltatásokkal együtt.

- A piaci részesedésekre vonatkozó határértékeken túl a rendelet szerint (6. cikk (1) bekezdés c) pont) összeegyeztethetlenséget szül az, "ha a szerződés szerinti termékek vagy az ennek megfelelő termékek árai vagy szállítási feltételei jelentősen különböznek a földrajzi piacok között". Ilyen esetekben az Európai Bizottság akár vissza is vonhatja a rendeletben biztosított mentességet.
- Az Európai Bizottság megpróbálta felvenni a harcot a párhuzamos kereskedelem útjában álló akadályokkal, és az 1400/2002/EK rendelet szerint az értékesítés közvetett korlátozásával tekinthető egyenértékűnek az, ha a forgalmazó korlátozza a más tagállamokbeli végfelhasználóknak történő értékesítéseket (például ha az eladási árat és a forgalmazói jutalékot a jármű rendeltetési helyének vagy a végfelhasználó lakóhelyének függvényében határozza meg). Továbbá már olyan értékesítési célszámokat, termék-kihelyezéseket vagy jutalékrendszereket sem engedélyeznek, amelyek a közös piacnál kisebb területet vesznek alapul.

2.4 A gépjárműágazat jogi kerete sokat fejlődött az elmúlt években. Különösen fontos lépés volt a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁴⁾ elfogadása, melynek eddig önkéntes rendelkezései 2009 szeptemberétől kezdve kötelezőek lettek.⁽⁵⁾ Néhány évig azonban számos olyan jármű is része marad a gépjárműparknak, amelyeket nem fed le a szóban forgó rendelet, és ezek jelentős piacot fognak jelenteni az önálló szervizek számára.

2.4.1 Ami a gépjárműalkatrészek piaci versenyét illeti, a gyártót megillető ipari tulajdonjog alapján az eredeti alkatrészek beszállítóival kötött különböző alvállalkozói szerződések ("alkatrészellátási megállapodások") elterjedt alkalmazása azt jelentette, hogy bizonyos alkatrészek továbbra is az egyes gépjárműgyártói hálózatok kizárólagos hatáskörében maradtak.

2.4.2 Az Európai Bizottság ezért a formatervezési mintákról szóló átdolgozott irányelvjavaslatában javítási záradék bevezetésére tett javaslatot, mellyel kapcsolatban az EGSZB egyetértően nyilatkozott,⁽⁶⁾ megerősítve "azt az álláspontját, hogy egy minta birtokosának nyújtott monopólium csupán a termék külső megjelenési képére, nem pedig a termékre mint olyanra vonatkozik" és hogy "a formatervezési minták jogvédelmének a javítási záradék hatálya alá eső pótalkatrészekre való kiterjesztése termékmonopóliumot hozna létre a másodlagos piacon, ami ellentmondásban állna a formatervezési mintákra vonatkozó jogvédelem tulajdonképpeni jellegével".

⁽⁴⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

⁽⁵⁾ HL C 318., 2006.12.23., 62. o.

⁽⁶⁾ Lásd az EGSZB következő véleményeit: HL C 388., 1994.12.31., 9. o. és HL C 286., 2005.11.17., 8. o.

2.5 Konkrétan a gépjárműágazattal kapcsolatban az EGSZB véleményt fogadott el "a gépjárműágazat részegységpiacairól és kapcsolódó (downstream) piacairól",⁽⁷⁾ amelyben megállapítja, hogy "a kapcsolódó piac szereplői a gépjárműgyártók, beszállítók és független vagy szerződéses piaci szereplők a szervizelés, az alkatrészek, a tartozékok, valamint az összeszerelés, a forgalmazás és a kiskereskedelem területéről. 834 700 vállalkozást (többnyire kkv-t) magában foglaló hálózatról van szó, amely összesen 1 107 milliárd eurós forgalmat bonyolít és mintegy 4,6 millió főt foglalkoztat".

3. Az európai bizottsági dokumentumokkal kapcsolatos friss fejlemények

3.1 2009. december 21-én az Európai Bizottság jóváhagyott egy

— "rendelettervezetet a Szerződés 101. cikke (3) bekezdése alkalmazásáról a gépjárműágazat vertikális megállapodásainak és összehangolt magatartásainak egyes csoportjaira" és egy

— "bizottsági közleménytervezetet a gépjármű-eladási és javítási, valamint alkatrész-forgalmazási megállapodásokba foglalt vertikális korlátozásokkal kapcsolatos kiegészítő iránymutatásokról"

Az Európai Bizottság e szövegekről nyilvános konzultációt indított.

3.2 2010. január 15-én a versenyjogi biztos úgy határozott, hogy átadja az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak az előző pontban felsorolt két dokumentumot, és érdeklődéssel várja az EGSZB nézőpontját e jogszabálytervezetekkel kapcsolatban.

3.3 Ennek értelmében ebben a COM(2009) 388 végleges elnevezésű dokumentummal kapcsolatos véleményben az előadó egyben a 3.1. pontban szereplő normatív tervezeteket is elemzi.

4. Az európai bizottsági dokumentumok összegző bemutatása

4.1 A gépjárműágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról szóló **európai bizottsági közlemény** a következő javaslattal él:

a) Az új gépjárművek értékesítéséről szóló megállapodások tekintetében, illetve 2013. május 31-től:

— az általános szabályok alkalmazandók, amint az a vertikális megállapodásokra vonatkozó új csoportmentességi javaslatban jelenleg megjelenik;

— ágazatspecifikus rendelkezéseket kell elfogadni a versenytárs járműgyártók kizárásának megakadályozására, valamint a gépjármű-kiskereskedelmi és -javítási piacra

jutásuk megvédésére; a márkán belüli versenyt védeni kell, és a 81. cikk visszatartó hatását meg kell őrizni;

— a gépjármű-forgalmazásra vonatkozó megállapodásokra alkalmazandó rendelet rendelkezéseinek 2013. május 31-ig hatályban kell maradniuk.

b) A javítási és karbantartási szolgáltatásokra és a pótalkatrészek forgalmazásáról szóló megállapodások tekintetében 2010. május 31-től:

— az általános szabályok alkalmazandók, amint az a vertikális megállapodásokra vonatkozó új csoportmentességi javaslatban jelenleg megjelenik;

— a célirányos csoportmentességi rendeletet kiegészítő ágazatspecifikus iránymutatásokat kell elfogadni, vagy e két eszközt kombinálni kell a céllal, hogy megerősítsék a versenyhatóságok azon képességét, hogy a versenyjogi aggályokra kiterjedtebb és átfogóbb módon reagáljanak, különösen a következőket illetően: I) műszaki információkhoz való hozzáférés, II) pótalkatrészekhez való hozzáférés, III) garanciákkal való visszaélés, IV) meghatalmazott javítóműhelyek hálózatához való hozzáférés.

4.2 A mentességi rendelettervezet

4.2.1 E vertikális megállapodások javíthatják egy termelési vagy forgalmazási lánc gazdasági hatékonyságát, mivel lehetővé teszik a részt vevő vállalatok közötti jobb koordinációt, még akkor is, ha ez a megállapodást kötő felek piaci erejétől is függ.

4.2.2 Ezenfelül a fogyasztókat esetlegesen sújtó vagy a versenyt korlátozó kitételeket tartalmazó, illetve a fent említett pozitív hatások eléréséhez nem nélkülözhetetlen vertikális megállapodások ne részesülhessenek a csoportmentesség kedvezményéből.

4.2.3 A tervezet különbséget tesz az új gépjárművek forgalmazására ("elsődleges piacra") vonatkozó és a javítással, karbantartással és alkatrész-forgalmazással ("másodlagos piaccal") kapcsolatos megállapodások között.

4.2.4 Az "elsődleges piacra" a vertikális megállapodásokra vonatkozó általános rendelet előírásai érvényesek: különösképpen az egyes márkák részarányának korlátozása, bizonyos vertikális megállapodások mentességből való kizárása és a szóban forgó rendeletben előírányzott feltételek értelmében ezek a vertikális megállapodások élvezhetik az általános rendelet által megadott mentességet, amennyiben a rendeletben foglalt valamennyi feltételt teljesítik. Mindez ésszerűnek is tűnik, hiszen versenyhelyzetben levő piacról van szó.

4.2.5 A "másodlagos piacot" illetően az értékesítés utáni piacnak a technológiai fejlődéssel összefüggő bizonyos jellegzetességeit is figyelembe kell venni, melyek a gyártók által az eredeti alkatrészek beszállítóitól beszerzett autóalkatrészek növekvő bonyolultságához és megbízhatóságához is köthetők.

⁽⁷⁾ HL C 317., 2009.12.23., 29–36. o.

4.2.6 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy az értékesítés utáni gépjárműpiacot jellemző versenyfeltételek a közbiztonságra is közvetlen hatással vannak, amennyiben az autózvezetés helytelen javítás esetén veszélyessé válhat, illetve a közegészségre és a környezetre is veszélyes lehet a széndioxid és egyéb szennyező anyagok kibocsátása, ami csak a gépjármű rendszeres karbantartásával kerülhető el.

4.2.7 Az alkatrész-forgalmazásra, javítási és karbantartási szolgáltatásokra vonatkozó vertikális megállapodások csak akkor részesüljenek csoportmentességben, ha a vertikális megállapodásokra vonatkozó általános rendeletben megállapított mentességi feltételeken túl teljesülnek azok a szigorú előírások, melyek az értékesítés utáni gépjárműpiacon történő alkatrészbeszerzést akadályozó legsúlyosabb versenykorlátozások bizonyos fajtáira vonatkoznak, azaz:

- olyan megállapodásokra, melyek korlátozzák egy adott gépjárműgyártó szelektív forgalmazórendszerének tagjai által történő alkatrészszolgáltatást javítási vagy karbantartási szolgáltatást végző független javítóműhelyek részére;
- olyan megállapodásokra, melyek bár tiszteletben tartják az általános rendeletet, mégis korlátozzák az alkatrészgyártókat abban, hogy a fenti alkatrészeket a gépjárműgyártó forgalmazórendszer által jóváhagyott javítóműhelyek részére, független alkatrész-forgalmazók részére, független javítóműhelyek részére vagy a végfelhasználók részére értékesítsék: mindezt anélkül, hogy sérülne a magánjogi felelősségre vonatkozó rendelkezések betartása, valamint az "azonos minőségű pótalkatrész" használatára vonatkozó követelés lehetősége, beleértve olyan megállapodásokat is, melyek a jóváhagyott szervizeket a gépjárműgyártó által szállított alkatrészek használatára kötelezik a garanciális javítások idejére;
- olyan megállapodásokra, melyek korlátozzák az eredeti alkatrész- vagy pótalkatrészgyártókat abban, hogy saját védjegyüket vagy logójukat ráhelyezzék ezekre az alkatrészekre.

4.3 A kiegészítő iránymutatásokra vonatkozó tervezet

4.3.1 Az alkatrész-forgalmazási megállapodásokban foglalt vertikális korlátozásokkal kapcsolatban fellépő problémáknak a Szerződés 101. cikke értelmében történő értékelése érdekében az iránymutatások leszögeznek néhány elvet. Ezek az iránymutatások a vertikális megállapodásokra vonatkozó általános iránymutatások alkalmazásának sérelme nélkül alkalmazandóak az előbbiek "kiegészítéseként".

4.3.2 Az iránymutatások értelmezésekor az Európai Bizottság figyelembe fogja venni a gépjárműgyártók szövetségei – az ACEA és a JAMA – által bemutatott magatartási kódexet is, melynek értelmében a gépjárműgyártók kötelezik magukat olyan helyes kereskedelmi gyakorlatok követésére, melyek

révén jóhiszeműen járhatnak el a forgalmazókkal és jóváhagyott javítóműhelyekkel szemben fennálló szerződéses kötelezettségeik teljesítésében.

4.3.3 Az iránymutatások a következőképpen épülnek fel:

- a gépjárműszektor csoportmentességi rendeletének alkalmazási területe és kapcsolata a vertikális megállapodásokra vonatkozó általános csoportmentességi rendelettel;
- a gépjárműszektor csoportmentességi rendeletében foglalt kiegészítő rendelkezések alkalmazása;
- a különleges korlátozások kezelése: egyedüli márka kikötése és szelektív forgalmazás.

4.3.4 Az egyedüli márka kikötését illetően újdonság az, hogy az ötéves időszak a felek közötti szerződéses viszonyul kezdését, nem pedig egy szerződési dokumentumot cserélnek ki egy azonos tárgyra vonatkozó másikkal. Erre azonban a 9. lábjegyzetből, és nem az iránymutatás főszövegéből lehet következtetni. E módosítás olyannyira lényeges, hogy kívánatosnak tűnik a főszövegbe illeszteni.

4.3.5 Az iránymutatások bemutatják a versenyt akadályozó kötelezettségeket azok negatív (konkurens beszállítók piarc lépésének vagy piaci terjeszkedésének akadályozása) és pozitív (az "élősködéssel" kapcsolatos gondok megoldása, a márka arcultatának és a forgalmazói hálózat hírnevének erősítése) hatásaival együtt.

4.3.6 A szelektív forgalmazás szempontjából fontos, hogy a független szereplők hozzáférhessenek a műszaki információhoz, és helyesen alkalmazzák a jogi garanciákat.

5. Megjegyzések

5.1 A verseny szempontjából a gépjárműágazatot (könnyű személygépkocsik és haszongépjárművek) több mint két évtizede szabályozzák specifikus csoportmentességi rendeletekkel.

5.2 A 2008. május 31-én megjelentetett értékelő jelentésben az Európai Bizottság a csoportmentesség hatását értékelte a gépjárműágazatban. Az érdekelt felek számos megjegyzést fűztek ehhez a jelentéshez, és ennek nyomán született az európai bizottsági szolgálatok által készített hatáselemzési jelentés (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053), melyet a COM(2009) 388 végleges közleménnyel együtt érdemes elolvasni.

5.3 Ezzel párhuzamosan jelenleg folyamatban van egy új általános csoportmentesség felülvizsgálata és elfogadása, amely 2010 májusától kezdve felváltja a jelenlegi 1999. december 22-i 2790/1999/EK rendeletet. A 2790/1999/EK rendelet várt felülvizsgálatának fényében javasol az Európai Bizottság

— kezdetben a gépjárműszektor vonatkozásában három opciót: (II) a vertikális megállapodásokra vonatkozó általános csoportmentesség alkalmazását; (III) ágazatspecifikus rendelkezések elfogadását az általános csoportmentességet kísérő iránymutatások formájában; (IV) olyan csoportmentességi rendelet elfogadását, amely az értékesítés utáni piacot érintő versenykorlátozásokra helyezi a hangsúlyt,

— később, a rendeletre és iránymutatásokra vonatkozó tervvel egyszerre, iránymutatásokkal kísért specifikus ágazati rendelet elfogadását.

5.4 Egy lakás megvételéhez hasonlóan egy gépjármű megvásárlása az európai fogyasztók számára nemcsak azt a beszerzést jelenti, amely a családi büdzsé jelentős megterhelésével jár, hanem azt is, amely leginkább kézzelfoghatóvá teszi a belső piac fontosságát és kiépültségének szintjét. Az ágazatra vonatkozó becslések alapján az egy gépjármű hasznos élettartama során felmerülő összes költség mintegy 40 %-át maga a megvétel, 40 %-át a fenntartás és 20 %-át a biztosítások teszik ki.

5.5 A gépjárműágazatot érintő verseny szempontjából az európai fogyasztók legfőbb célja úgy foglalható össze, hogy ki lehessen választani a vásárlás, illetve szükség esetén a javítás helyszínét, a legkedvezőbb árat megkapva és nagyobb közúti biztonságot élvezve.

5.6 Fontos ugyan az élénk és versenyalapú piac és megfelelő technológiai fejlődés biztosítása a gépjárműágazat valamennyi gazdasági szereplője, de különösen a javítással foglalkozó kis- és középvállalkozások számára, ugyanakkor az is fontos, hogy a bizalom jeleit küldjük a fogyasztók felé.

5.7 A jelenlegi 1400/2002/EK rendelet bevezet néhány ilyen pozitív jelzést, például azzal, hogy az egyik tagállamban levő gyártó által adott garancia ugyanazokkal a feltételekkel érvényes lesz valamennyi tagállamban. Így egy másik tagállam kereskedője által kiállított garancialevél birtokában a fogyasztónak már nem kell arra várnia, hogy az ő országában elismerjék ezt a garanciát, illetve azok a kereskedők vagy hivatalos szervizek, ahová a fogyasztó leadja a járművét, már nem számolnak fel semmilyen pótdíjat, illetve nem kérnek további kiegészítő iratokat.

5.8 Mindazonáltal továbbra is nehézségekbe ütközik az új gépjárművek viszonteladók segítségével történő értékesítése; a beszállítóknak a kereskedőkkel szemben támasztott követelményeinek betartása, különösen ami a "márkaidentitást" illeti; a vásárlás az egyéb hivatalos kereskedőktől vagy nemzeti importőröktől; valamint – közvetett korlátozások miatt – a hivatalos márkakereskedők közötti gépjármű-értékesítések.

5.9 Példaértékű határozatok meghozatalával az Európai Bizottság szorosan nyomon követte az 1400/2002/EK rendelet végrehajtását. Ilyennek számít az a 2007 szeptemberében elfogadott négy határozat, amely fontos iránymutatásokkal látta el

az ágazatot a műszaki dokumentációhoz való hozzáférést illetően (a Comp/39.140-39.143-as DaimlerChrysler-, Fiat-, Toyota- és Opel-ügyek).⁽⁸⁾

5.10 Nyolc évvel az 1400/2002/EK rendelet elfogadását követően a gazdasági mutatók azt igazolják, hogy valóban jelentősen javult a verseny mértéke a szóban forgó piacokon, melyek annak idején arra készítették az Európai Bizottságot, hogy szigorúbb csoportmentességet vezessen be.

5.11 Erről az átfogó és dinamikus versenykörnyezetről tanúskodik az is, hogy ezek az új gépjárművek árai, új márkák jelentek meg a piacon, ingadoznak a konkurens márkák piacrészei, enyhült és tovább csökken a koncentráció, és a fogyasztóknak több választási lehetőségük van a különböző szegmensekben. A belső piacot azonban továbbra is a nemzeti piacok sokfélesége jellemzi, különösen az új tagállamokban, ahol erőteljesebb a használt gépjárművek és a független szervizek piaca.

5.12 Ami a független szervizek pótalkatrészekhez és műszaki dokumentációhoz való hozzáférést illeti, főként e területen még mindig akadályokba ütközik a nagyobb mértékű verseny kialakulása, ami viszont egyértelmű hátránnyal jár a fogyasztókra nézve. Továbbra is gondot okoz az ágazatban a pótalkatrészek hamisítása és illegális kereskedelme, hiszen ezek esetenként gyenge minőségűek, és használatuk veszélyeztetheti a közlekedés biztonságát.

5.13 A gépjárműágazat versenyének jövőbeli jogi keretere vonatkozó európai bizottsági javaslatok megfelelnek ennek a megközelítésnek és politikának, ezért az EGSZB emlékeztet azokra a korábbi véleményeire, amelyekben támogatásáról biztosította az Európai Bizottságot a kollektív keresetekkel kapcsolatos munkában, mind általánosságban, mind pedig a versenyszabályok megsértésével kapcsolatos konkrét ügyek kapcsán.

6. Részletes megjegyzések

6.1 AZ EGSZB szerint az Európai Bizottság azon döntése, hogy specifikus rendeletet és az iránymutatásokat javasol, kiegyensúlyozottnak mondható, hiszen figyelembe veszi mind az esetleges gazdasági hatásokat, különösen a javítási, karbantartási és alkatrész-forgalmazási szolgáltatások nagy részét ellátó kis- és középvállalatokra nézve, mind pedig a lehetséges társadalmi, környezeti és közlekedésbiztonsági következményeket.

Az EGSZB a bemutatott javaslat következő oldalait kívánja kiemelni:

6.2 **A gépjárműágazatra vonatkozó különleges szabályozás alárendelése az általános csoportmentességi rendeletnek** – Az EGSZB megállapítja, hogy az Európai Bizottság által a gépjárműágazat vonatkozásában javasolt kiegészítő iránymutatások az általános vertikális iránymutatásokkal együtt és azoknak alárendelve értelmezendők (lásd az iránymutatások I. fejezete 1. bekezdésének (i) pontját). Mivel azonban ez utóbbiakat még nem mutatták be, természetesen nehezzé válik a kiegészítő iránymutatások önálló és különálló értékelése is.

⁽⁸⁾ HL C 66., 2007.3.22., 18. o.

6.3 Az új szabályozás hatálybalépése – A rendelettervezet két hatálybalépési módozatot irányoz elő a megcélzott piacok függvényében. Egy azonnali hatálybalépést 2010. június 1-jével kezdődően az alkatrészipiac, a gépjárműjavítás és karbantartás vonatkozásában, illetve az új gépjárművek adásvételére vonatkozóan az 1400/2002/EK rendelet meghosszabbítását 2013. május 31-ig.

6.3.1 Bár az EGSZB elismeri, hogy jelenleg az elsődleges piacon tapasztalható csekélyebb verseny, melyet ösztönözni kell, mégis úgy véli, hogy két differenciált szabályozás megléte nehézségeket szülhet, amennyiben a márkakereskedők és a forgalmazók között megkötött szerződések gyakran mindkét elemet tartalmazzák.

6.3.2 Anélkül, hogy szem elől tévesztené a fogyasztó érdekeit az alkatrészek, a javítás és a karbantartás gyorsan változó versenyhelyzetet mutató piacán, az EGSZB lehetségesnek tartja egy átmeneti szabályozás kialakítását, mely elhárítaná a forgalmazók és márkakereskedők közötti szerződések újratárgyalása során az új szabályok miatt felmerülő további akadályokat.

6.3.3 Az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy 2010. június 1-jei hatállyal alkalmazza a gépjárműágazatra vonatkozó új csoportmentességi rendelet egészét, ugyanakkor hagyjon meg egy kétéves átmeneti időszakot az elsődleges piac számára, hogy a meglévő forgalmazási megállapodásokat az új szabályokkal összehangba hozza.

6.3.4 Emlékeztetni kell arra is, hogy a gyártók kétéves felmondási idővel bonthatnak szerződést. Mindez azt jelenti, hogy azok a márkakereskedők, akik a jelenlegi csoportmentességi rendelet alapján hoztak döntéseket és eszközöltek jelentős befektetéseket, egészen 2013 júniusáig kényszerülnek várni egy új forgalmazói megállapodás aláírásával, hacsak a gyártók és márkakereskedők számára nincs fenntartva annak lehetősége, hogy szerződéseiket – amennyiben az új szabályok és a piaci viszonyokban bekövetkező esetleges változások fényében ezt szükségesnek ítélik meg – e határidőhöz igazítsák.

6.3.5 Az új csoportmentességi rendeletnek az elsődleges piac vonatkozásában történő 2010. június 1-i alkalmazása avval a külön előnnyel járna, hogy az új csoportmentességi rendelet és az eladás utáni piacra vonatkozó új iránymutatások hatálybalépésével egy időben történne.

6.3.6 Figyelembe véve azt, hogy a márkakereskedők túlnyomó része eladás utáni szolgáltatásokban is érdekelt, érthetőbb, hogy az EGSZB miért támogatja az új csoportmentességi rendeletnek az elsődleges és a másodlagos piacon történő egyidejű alkalmazását. Ez a választás egyszerűsítéssel, rugalmassággal és végül, de nem utolsósorban az átmenet költségeinek csökkentésével is jár.

6.4 Egyedüli márka kikötése

Az iránymutatások alapján (25. bekezdés, 9. lábjegyzet) a gyártóknak az új csoportmentességi rendelet hatálybalépését követően már nem lesz lehetőségük a már meglévő márkakereskedőkkel megkötendő új szerződésekbe egyedüli márkára vonat-

kozó kikötéseket belefoglalni. Figyelembe véve, hogy a gyártók döntő többsége az elkövetkező években továbbra is ugyanazzal a saját forgalmazói hálózattal fogja tevékenységét folytatni, a fenti döntés gyakorlatilag véget fog vetni az egyedüli márka kikötésének. Ez a korlátozás nemcsak az EGSZB javaslatával ellentétes (lásd fent az 1. megjegyzést), hanem az új (2009. július 28-i) csoportmentességi rendeletnek is ellentmond, melyben nincsenek az egyedüli márka kikötését korlátozó kitételek.

6.5 Személy- és haszongépjárművek

A jelenlegi rendelettel megegyezően az Európai Bizottság azonos szintre helyezi a személygépjárműveket és a haszongépjárműveket, noha az előbbieket fogyasztási javak, az utóbbiak pedig vállalkozások között forgó tárgyi eszközök, hiszen az utóbbi esetben az ügyfél nem pusztán egy járművet vásárol, hanem egy olyan csomagot, melyben a felkínált szolgáltatás a választást alapvetően befolyásoló tényező a haszongépjármű használatának maximalizálása érdekében: ez az eset a mezőgazdasági traktorokkal vagy az építőipari gépekkel is. Ez a piaci különbség azt is eredményezi, hogy a kétfajta terméket jellemző versenyhelyzet sem azonos.

6.5.1 A haszongépjármű-ágazatban ugyanis sem az elsődleges, sem a másodlagos piacot tekintve nem merültek fel problémák, illetve bírálatok sem hangzottak el a végfelhasználók részéről a versenyt illetően, hiszen éles versenyhelyzetben levő ágazatról van szó, melyben hagyományosan magas a független alkatrészszállítók piaci részesedése.

6.5.2 Az EGSZB szerint ezért a haszongépjárművekre vonatkozó szerződések esetében az általános csoportmentességi rendeletnek kellene irányadónak lenni az eladás utáni piac tekintetében is, ahogyan az a traktorok és az építőipari gépek esetében ma is érvényes.

6.6 Alkatrészellátás

6.6.1 A rendelettervezet 5 b) cikke kimondja: "a mentesség nem alkalmazható egy gyártó és egy alkatrészt, szerszámot, diagnosztikai eszközt vagy bármely más berendezést beszállító fél között elfogadott korlátozásra, mely a beszállítót korlátozná termékeinek vagy szolgáltatásainak eladásában az engedélyezett karbantartók vagy forgalmazók, az engedélyezett és független karbantartók, vagy a végfelhasználók felé."

6.6.2 Úgy tűnik, hogy e korlátozás megfogalmazása nem felel meg az Európai Bizottság által követett célkitűzésnek.

6.6.3 A jelenlegi csoportmentességi rendelkezés alkatrész-eladási záradéka ugyanis nem teszi lehetővé a gyártónak, hogy 30 %-nál nagyobb arányban tegye kötelezővé a nála történő alkatrészbeszerzést. Ennek következtében a hálózatok ellátásának diverzifikációja árcsökkenést idéz elő. A gyártók az alkatrészellátásban még mindig 30 %-nál magasabb részt birtokolnak ugyan, de ez az értékesítési célszámok, kedvezmények és árengedmények rendszerének köszönhető. Ez a helyzet mutatja,

hogy milyen versenynyomást fejtenek ki az alkatrészgyártók a járműgyártókkal szemben.

6.6.4 Az 5 b) cikk azonban nem említi, hogy a forgalmazók vagy a karbantartók mely százalékos arányon túl nem kötelesek a gyártótól beszerezni az alkatrészeket (amilyen a jelenlegi 30 %-os záradék).

6.6.5 Ezenfelül kimondja, hogy az alkatrészgyártóknak lehetőségük kell, hogy legyen alkatrészszel ellátni az engedélyezett javítóműhelyeket. Ez a lehetőség azonban csak elméletben lesz meg, ha a gyártók továbbra is rendelkezhetnek hálózataik kizárólagos vagy majdnem kizárólagos alkatrészellátásáról.

6.7 Garanciák

Záró megjegyzésében az EGSZB ismételten aláhúzza az Európai Bizottság álláspontját a gépjárművek garanciájával kapcsolatban. Figyelembe véve a gépjármű megfelelő működéséért és a meghibásodások javításáért a gyártó által vállalt közvetlen felelősséget, az Európai Bizottság azt irányozza elő, hogy a garancia érvényességi ideje alatt a javítóműhelyeknek a gyártó által szállított alkatrészek kizárólagos használatára vonatkozó kötelezettsége képezzen mentességet. Az EGSZB szerint ez az álláspont elfogadható, ugyanakkor nem vezethet oda a fogyasztó számára, hogy a jármű rendszeres karbantartásához köthető műveletek független javítóműhelyekben való elvégzését ellehetetlenítse, ami egyet jelentene a fogyasztó jogainak korlátozásával a javak minőségét és szavatosságát illetően.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 18-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Mario SEPI
