

# JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

# A GÉPJÁRMŰ ÉRTÉKESÍTÉS ÚJ VERSENYJOGI SZABÁLYAI ÉS HATÁSA A KÖZÖS PIACON

*dr. Szuchy Róbert*

doktorandusz

*Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola,  
Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar*

## I. BEVEZETÉS

A gépjármű értékesítés és javítás az európai fogyasztók számára kiemelkedően fontos terület, és egyúttal - a szektor sajátosságai miatt - különleges versenyjogi problémákkal bír. Mint ahogy Mario Monti versenyjogi biztos is kijelentette: „Ez a terület roppant jelentős, amely a fogyasztókat közvetlenül érinti.”<sup>1</sup>

Az Európai Unióban a gépjárműgyártók a termékeiket rendszerint forgalmazók hálózatain keresztül értékesítik. A forgalmazókat a legtöbb esetben márkakereskedő névvel is illethetjük. A márkakereskedőkhöz általában társul egy javítóműhely is, amelynek üzemeltetése a gépjárműgyártók és a márkakereskedők közötti szerződéses kapcsolaton alapul. A márkakereskedők és javítóműhelyek, valamint a gyártók közötti kapcsolatokat szerződéseken, megállapodásokon alapulnak. Ha versenyjogi szempontból vizsgáljuk meg ezeket a megállapodásokat, megállapíthatjuk, hogy ezek úgynevezett vertikális megállapodások, ugyanis a gyártó és a forgalmazó, illetve a javítóműhely a termelési és forgalmazási lánc különböző szintjén helyezkedik el.<sup>2</sup>

Az EK-szerződés 81. cikk (1) bekezdése megtiltja azokat a megállapodásokat, amely megakadályozzák, korlátozzák, vagy torzítják a versenyt. A 81. cikk (3) cikk rendelkezik a fenti szabály alóli mentesítés lehetőségéről. Az, hogy egy vertikális megállapodás korlátozza-e a versenyt, elvileg egyedi elbírálást igényelne. Azonban a Bizottság rendeleti úton mentességet adhat a megállapodások egy csoportja számára. A gépjármű-ágazatra korábban is vonatkozott egy mentesítési rendelet, ugyanakkor a 1475/95/EK<sup>3</sup> korábbi rendelet 2002. szeptember 30-án hatályát veszítette, és helyébe lépett a 2002. július 31-i 1400/2002 rendelet<sup>4</sup> (továbbiakban: Rendelet)

## II. AZ ÚJ SZBÁLYOZÁS SZÜKSÉGSZERŰSÉGE

A Bizottság által elfogadott 2000. november 15-én elfogadott értékelő jelentés<sup>5</sup> azt a következtetést vonata le, hogy a korábbi, 1475/95/EK rendelet nem váltotta be teljes egészében a hozzá fűzött reményeket. E a következő három fő területen volt a legjobban érzékelhet. Elsősorban a forgalmazók közötti verseny még mindig nem volt elég erős, másodsorban a fogyasztók nem részesültek kellő mértékben a vertikális megállapodásokkal fenntartott rendszerből származó gazdasági előnyökből, végezetül pedig, hogy a gépjármű-értékesítők még mindig túlzottan függő viszonyban maradtak a gépjármű-gyártókkal szemben.

Ha a Bizottság egyszerűen szabályozatlanul hagyta volna ezt a területet a 1475/95-ös Rendelet hatályon kívül helyezését követően, akkor erre a szertorra is a vertikális megállapodásokat általánosan szabályzó 2790/1999/EK<sup>6</sup> rendelet vonatkozott volna. Ugyanakkor ez a rendelet nem

<sup>1</sup>Kivonat Mario Monti 2002. július 17-ei beszédéből

<sup>2</sup>DUBOIS, Christophe: La distribution automobile et la politique européenne de concurrence. Paris, L'Harmattan, 2003, 50-64. old.

<sup>3</sup>A Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-forgalmazási és szerviz-megállapodások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 1995. június 28-i 1475/95/EK bizottsági rendelet (HL L 145., 1995.6.29., 25. o.).

<sup>4</sup>A BIZOTTSÁG 1400/2002/EK RENDELETE (2002. július 31.) a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról (HL L 203., 2002.8.1., 30. o.)

<sup>5</sup>A Bizottság 2000. november 15-i jelentése a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-forgalmazási és szerviz-megállapodások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 1475/95/EK rendelet értékeléséről. COM(2000)743 <http://europa.eu.int/comm/competition/>

<sup>6</sup>A BIZOTTSÁG 2790/1999/EK RENDELETE(1999. december 22.) a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról

tartalmaz kellő garanciát arra vonatkozóan, hogy a szektor-specifikusan felmerülő problémákat megfelelően kezelje, ezért vált szükségessé új rendelet kibocsátása.

### III. A SZABÁLYOZÁS CÉLJA

Az új szabályozás célja az volt, hogy növelje a versenyt, valamint hogy érzékelhető hasznot hozzon az európai fogyasztóknak a gépjármű vásárlás és szervizelés során, továbbá új utakat nyit meg az új értékesítési formák széles körű elterjedése irányában, mint például az Internetes értékesítés. A Rendelet az értékesítők közötti nagyobb verseny kialakításához fog vezetni. Az új gépjárművek határokon átnyúló vásárlása, illetve értékesítése az árak jobb összehasonlíthatóságához vezet, amely elősegíti a nagyobb árverseny kialakítását. A gépjármű tulajdonosok jobban informáltak lesznek a gépjármű-, és az ahhoz kapcsolódó szervizelési szolgáltatások áraival kapcsolatban. Ezzel egy időben a gépjármű-tulajdonosok könnyebben hozzá fognak férni az értékesítést követő javítási-szervizelési szolgáltatásokhoz, amelyekhez a nagyobb verseny miatt alacsonyabb áron férhetnek hozzá.

A Rendelet 2002. október 1-én lépett hatályba, amelyet egy hosszabb átmeneti időszak követett, amely lehetővé tette a szerződő feleknek az új szabályozáshoz való alkalmazkodást. Ugyanakkor a rendelet egyes rendelkezései csak 2005. szeptember 30-án léptek hatályba. Tehát mostanra már kellő információ áll rendelkezésre, hogy megvizsgáljuk, hogy milyen hatást váltott ki az új szabályozás az európai gépjármű-piac területén.

### IV. A SZABÁLYOZÁS ELVEI

Egy, a Bizottság számára készített felmérés<sup>7</sup> kimutatta, hogy egy gépkocsi birtoklásának és fenntartásának összköltségéből körülbelül 40 %-ot tesz ki a vételár, másik 40 %-ot pedig a javítási és karbantartási költségek teszik ki. (A maradék 20 %-ot egyéb költségek teszik ki, mint például a biztosítás.) Ezért a verseny fokozása érdekében, mind az értékesítési, mint a javítási piacon elengedhetetlen volt az új szabályok meghozatala.

#### 1. A szabályozás főbb elvei a gépjármű forgalmazására vonatkozóan<sup>8</sup>

1. 1 A korábbi rendelettel ellentétben, az új rendelet tiltja a szelektív<sup>9</sup> és kizárólagos forgalmazás forgalmazási rendszerek<sup>10</sup> kombinálását. Ahhoz, hogy élvezhessék az új rendelet előnyeit, a gyártóknak választaniuk kell a kettő közül a forgalmazók megbízása során.

1. 2 Az új rendelet megszünteti azt a kötelezettséget, hogy az eladást és a szervizelést is ugyanannak a cégnek kelljen végeznie. Lehetővé teszi, hogy a márkakereskedő alvállalkozásba adja a szervizelést az adott márka más szerződéses javítóműhelyének.

1. 3. Lehetővé teszi, hogy a forgalmazó egy időben és helyen több különböző márkájú gépjárművet áruljon. Ugyanakkor a szállító kikötheti, hogy a különböző márkájú gépjárműveket a kiállító terem különböző részein, egymástól elkülönítve lehet csak forgalmazni.

1. 4. Elősegíti a márkakereskedők gyártóktól való függetlenedését az által, hogy támogatja a többféle márkák egyidejű értékesítését, továbbá lehetővé teszi számukra, hogy vállalkozásaikat tetszés szerint eladhassák más márkakereskedőknek, akik így jogosulttá válnak ugyanannak a márkának az értékesítésére.

1. 5. Lehetővé teszi a fogyasztónak, hogy a saját tagállamában éppen aktuális előírásoknak megfelelő gépjárművet szerezzen be egy másik tagállamban lévő márkakereskedőtől. (Így lehetővé kell tenni például, hogy egy ír fogyasztó jobbkormányos személygépkocsit vásárolhasson Lengyelországban.)

<sup>7</sup>Andersen, Study on the impact of possible future legislative scenarios for motor vehicle distribution on all parties concerned, 43. o., II.2.1.B fejezet; [http://europa.eu.int/comm/competition/car\\_sector/](http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/)

<sup>8</sup> Explanatory brochure for Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector

<sup>9</sup>Szelektív forgalmazási rendszer: olyan forgalmazási rendszer, amelyben a szállító vállalja, hogy a szerződés szerinti árakat vagy szolgáltatásokat, akár közvetlenül, akár közvetve, kizárólag meghatározott kritériumok alapján kiválasztott forgalmazóknak vagy javítóműhelyeknek adja el, és ezek a forgalmazók vagy javítóműhelyek vállalják, hogy az ilyen árakat vagy szolgáltatásokat nem szerződéses forgalmazók vagy független javítóműhelyek számára nem értékesítik...

<sup>10</sup>Kizárólagos szállítási kötelezettség: olyan közvetlen vagy közvetett kötelezettség, amelynek értelmében a szállító a szerződés szerinti árakat vagy szolgáltatásokat meghatározott felhasználás vagy viszonteladás céljára csak egy vevőnek adhatja el a közös piacon belül;

## 2. A szabályozás főbb elvei a gépjárművek javítására és karbantartására vonatkozóan

2. 1. A Rendelet erősíti a független javítóműhelyek versenyképességét. Biztosítja számukra a tartalék alkatrészekhez és a műszaki információkhoz való hozzájutást. A széleskörű hozzáférési jog kiterjed a speciális szerszámokra, eszközökre, valamint az autószerelők képzésére is.

2. 2. Lehetővé teszi a gyártóknak, hogy megfelelő kiválasztási kritériumokat alkalmazzanak a szerződéses javítóműhelyekkel szemben. Ezzel kívánja fenntartani a jó minőségű, hozzáértő szervizhátteret.

2. 3. Ugyanakkor ha a gyártó minőségi kritériumokat állít fel a hálózatában szereplő szerződéses javítóműhelyek számára, akkor lehetővé kell tenni, hogy minden olyan további szerviz csatlakozhasson a hálózathoz, amely e kritériumoknak megfelel.

## V. AZ ÚJ SZABÁLYOZÁS HATÁSA A KÖZÖS PIACON

A Rendelet hatálybalépését követő felmérések kimutatták, hogy a közösség területén a gépjárművek fogyasztói árainak közeledése tovább folytatódik, ugyanakkor még mindig jelentős megtakarítás érhető el, ha a fogyasztó egy másik tagállamban vásárolja meg autóját. A felmérés kimutatta, hogy a nemzeti piacok átlagárai közötti eltérés az egy évvel korábbi 7 % -ról 5,6 % -ra csökkent. Ugyanakkor még - ennek ellenére is - egyes esetekben az eltérés a tagországok között igen jelentős lehet. Amikor egy európai fogyasztó személygépkocsit vásárol, 1 a 13- hoz az esélye, hogy legalább 20 %-al olcsóbban vehesse meg valamelyik másik tagállamban. Ugyanakkor az új Rendelet érezteti hatását, ugyanis egy évvel korábban ez az esély még 1 az 5-höz volt.<sup>11</sup>

A felmérés szerint az új autók piacán Németország minősül a legdrágábbnak, ahol 38 modell kerül a legmagasabb áron értékesítésre az euró-zónán belül, és ezek közül 23 modell 20 -39 %-al magasabb áron kerül értékesítésre, mint a legolcsóbb nemzeti piacon. Németországot Ausztria követi a sorban, ahol 9 modell kerül legalább 20 %-al többen, mint a legalacsonyabb árfekvésű nemzeti piacon. Az euró-zónán belül a legolcsóbb nemzeti piaccal Görögország rendelkezik, ahol minden harmadik autó a legalacsonyabb áron kerül értékesítésre a zónán belül. A felmérés szerint, az euró-zónán kívül, Dániában voltak a legalacsonyabbak az árak, 6 %-al alacsonyabbak, mint a görög piacon.

Az Rendelet legfőbb újítása az volt, hogy 2005. szeptember 30. után nem kapnak mentességet azok a kikötések, amelyek megtiltják a szelektív fogalmazási rendszerekben működő márkakereskedőknek, hogy a közös piacon, a gyártók által meghatározott földrajzi területeken kívül - így akár más EU-tagállamok területén - további értékesítési helyeket létesítsenek. (Helyzetkorlátozási záradék.)<sup>12</sup> Tehát a gyártó nem kötelezheti a forgalmazót, hogy csak egy bizonyos telephelyről értékesíthessen. Ezzel a - legkésőbb hatályba lépő - rendelkezéssel tetőződik be a Bizottság által előirányzott reform.

A Rendelet hatására a jövőben az árak várhatóan tovább csökkennek a közös piacon, valamint - a helyzetkorlátozási záradék kizárásának köszönhetően - a fogyasztói árak további erőteljes közeledése várható. Összességében elmondható, hogy egy olyan új szabályozás született, amely - bár kissé alulmúlta az eredeti várakozásokat - képes jelentős változásokat elérni a gépjárműpiacon és ezáltal jobban védeni a európai fogyasztók érdekeit.

<sup>11</sup>Car prices: Despite price convergence, buying abroad often remains a good deal, Reference: IP/04/285, Brussels, 2 March 2004, Brussels

<sup>12</sup>Versenypolitika: az új gépjármű-forgalmazási szabályok jobb versenylehetőségeket biztosítanak a kereskedőknek az EU egész területén, IP/05/1208, Brüsszel, 2005. szeptember 30.



jogi hírek

interjúk

publikációk

vitafórum

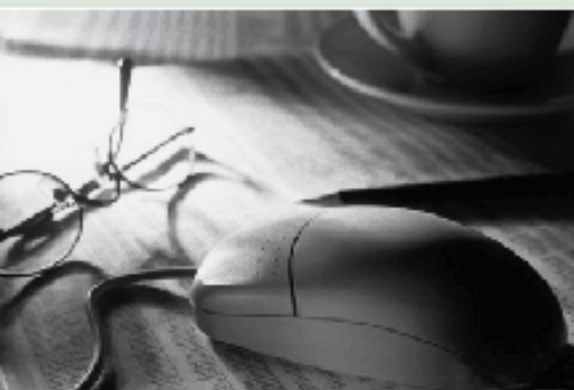
szaknévsor

jogi szakkönyv-katalógus

jogi állásbörze

szakmai rendezvények

heti hírlevél



**országos ügyvédi szaknévsor**

magyar, angol és német nyelven

ügyfél keres ügyvédet szolgáltatás