EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.5.28.
COM(2021) 264 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

A Bizottság értékelő jelentése a gépjárműágazatra vonatkozó csoportmentességi rendelet (461/2010/EU rendelet) működéséről

{SWD(2021) 112 final}

HU

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: Szerződés) 101. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2010. május 27-i 461/2010/EU bizottsági rendelet[1] (a továbbiakban: MVBER) 7. cikke értelmében a Bizottságnak nyomon kell követnie e rendelet működését, és 2021. május 31-ig jelentést kell készítenie.

A Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése tiltja a vállalkozások közötti olyan megállapodásokat és összehangolt magatartásokat, amelyek korlátozzák a versenyt, kivéve, ha a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésével összhangban hozzájárulnak az áruk termelésének vagy forgalmazásának javításához, illetve a műszaki vagy gazdasági fejlődés előmozdításához, ugyanakkor lehetővé teszi a fogyasztók méltányos részesedését a belőle eredő előnyből. Az MVBER előírja, hogy 2013. június 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2010. április 20- i 330/2010/EU bizottsági rendelet (a továbbiakban: VBER) az új járművek forgalmazását érintő megállapodásokra is alkalmazandó. A gépjárművek pótalkatrészeinek értékesítésével vagy viszonteladásával, illetve a gépjárműjavítási és -karbantartási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos megállapodások tekintetében az MVBER 4. cikke úgy rendelkezik, hogy a Szerződés 101. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazandó, amennyiben e megállapodások megfelelnek a VBER-ben megállapított mentességi követelményeknek, és nem tartalmazzák az MVBER 5. cikkében felsorolt különösen súlyos korlátozások[2] egyikét sem.

Ebből adódik, hogy e jelentésnek értékelnie kell az MVBER és a kiegészítő iránymutatások[3] (a továbbiakban: SGL), valamint a VBER és a vertikális korlátozásokról szóló iránymutatás[4] (a továbbiakban: VGL) működését, amennyiben azok az új gépjárművek forgalmazására, a javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtására, valamint a pótalkatrészek forgalmazására vonatkoznak az Európai Unión belül (a továbbiakban: EU). E jelentés e négy szabályrendszert együttesen „MVBER-rendszernek” nevezi.[5]

---

1 HL L 129., 2010.5.28.

2 Különösen súlyos kikötések azok, amelyek egy vertikális megállapodás részeként a teljes megállapodásra nézve megszüntetik a mentességet, ami azt jelenti, hogy a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdése szerinti egyedi értékelést kell végezni.

3 A gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás. HL C 138., 2010.5.28.

4 Iránymutatás a vertikális korlátozásokról. HL C 130., 2010.5.19.

5 A VBER értékelése is megtörtént (lásd az itt elérhető bizottsági szolgálati munkadokumentumot); jelenleg a felülvizsgálata zajlik. A VBER 2022. május 31-én, azaz az MVBER hatályvesztése előtt egy évvel veszti hatályát.

A jelentést bizottsági szolgálati munkadokumentum (a továbbiakban: bizottsági szolgálati munkadokumentum) és hat technikai melléklet kíséri. A jelentés nem érinti azoknak a jogi aktusoknak a végleges jellegét vagy tartalmát, amelyeket a Bizottság adott esetben e jelentés közzétételét követően készít el.

1. A beavatkozás háttere és források

A Bizottságnak a Szerződés 101. cikke (3) bekezdésében foglalt követelményekre kell alapoznia arra vonatkozó döntését, hogy a gépjárműágazat részesüljön-e csoportmentességben, és ha igen, milyen formában.[6] Az MVBER-rendszernek általános és egyedi célkitűzései vannak, amelyek a 101. cikk (3) bekezdésében előírt követelmények teljesítésének biztosítására szolgálnak. A MVBER-rendszer **egyedi célkitűzései** a következők: i. jogbiztonság nyújtása a gépjárműágazatban érdekelt feleknek arra vonatkozóan, hogy mely vertikális megállapodások tekinthetők a Szerződés 101. cikkével összhangban állónak; ii. a fals pozitív eredmények (túlzott mértékű mentesség) kockázatának és a fals negatív eredmények (túlságosan kismértékű mentesség) kockázatának csökkentése; iii. közös keretet biztosítása a nemzeti versenyhatóságok és nemzeti bíróságok számára a Szerződés 101. cikke következetes alkalmazásának támogatására; valamint iv. a verseny bizonyos formáinak védelme a gépjárműágazatban. E négy egyedi célkitűzés mindegyike **az általános célkitűzés** megvalósulását támogatja, vagyis a Szerződés 101. cikk által kifejtett visszatartó hatásának megőrzése a Bizottság, a nemzeti versenyhatóságok és a nemzeti bíróságok jogérvényesítési munkájának megkönnyítése révén, valamint a vállalkozások segítése vertikális megállapodásaik önértékelésében a gépjárműágazatban. Mivel a versenyszabályok jogi és ténybeli háttere változékony, a Bizottságnak elemeznie kell, hogy az MVBER-rendszer és célkitűzései jelenleg is megfelelőek-e, és ehhez figyelembe kell vennie minőségi jogalkotásról szóló iránymutatások[7] öt kritériumát (vagyis az eredményességet, a hatékonyságot, a relevanciát, a koherenciát és az uniós hozzáadott értéket).

A Bizottság 2018. december 3-án hivatalosan megkezdte az MVBER-rendszer[8] értékelési folyamatát, amelynek célja e jelentés összeállítása volt. Az értékelés az információforrások széles körén alapul: a Bizottság nyomonkövetési és végrehajtási tevékenységei az ágazatban, nyilvános konzultáció[9] az érdekelt felekkel, tényfeltáró tanulmány a gépjárműágazat 2007 és 2017 közötti alakulásáról, valamint két célzott konzultáció[10] a nemzeti versenyhatóságok bevonásával, amelyek célja i. az adatgyűjtés

---

6 A 19/65/EGK tanácsi rendelet lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy rendelet útján alkalmazza a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdését a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó vertikális megállapodások és összehangolt magatartások bizonyos csoportjaira, amelyek esetében kellő bizonyossággal feltételezhető, hogy azok megfelelnek a Szerződés 101. cikke (3) bekezdésében foglalt feltételeknek.

7 Bizottsági szolgálati munkadokumentum – A minőségi jogalkotásról szóló iránymutatások, Brüsszel, 2017. július 7., SWD(2017) 350.

8 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 4.1. szakaszát.

9 A konzultáció 2020. október 12. és 2021. január 25. között zajlott. További részleteket lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 3. mellékletben.

10 A konzultáció 2020. június 8. és 2021. január 16. között zajlott. További részleteket lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 3. mellékletben.

az MVBER-rendszer és az azzal egyenértékű nemzeti szabályok nemzeti versenyhatóságok általi végrehajtásáról, és ii. az MVBER-rendszer teljesítményére vonatkozó véleményük összegyűjtése.

2. Az ágazat jellemzői

2.1. Az értékelt piacok

A gépjárműipar ellátási lánca összetett rendszer. Heterogén gazdasági szereplők vannak benne jelen, illetve működnek egymással kölcsönhatásban a különböző szinteken. A **gépjármű-forgalmazásban** a járműgyártók és importőreik működnek szállítókként. A keresleti oldalon a főbb szereplők a magánszemélyek és a vállalatok. E vállalatok között vannak hivatásos közlekedési/mobilitási szolgáltatók, továbbá olyanok is, amelyek más ágazatokban végeznek tevékenységet, de az áruk és a munkavállalók szállítására gépjárműveket használnak. A **javítás és karbantartás** terén a szolgáltatók a szerződéses javítóműhelyek (olyan vállalatok, amelyek hivatalos szerződéses megállapodást kötnek gépjármű-szállítókkal) és a független javítóműhelyek. A keresleti oldalon szintén a magánszemélyek és a vállalatok a főbb szereplők. **A pótalkatrészeket** eredetiberendezés-szállítók[11] biztosítják (akár közvetlenül, akár a járműgyártókon keresztül) vagy független beszállítók, amelyek az eredetiberendezés-szállítókkal ellentétben nem szállítanak alkatrészeket járművek összeszereléséhez. A keresleti oldalon a főbb szereplők a javítóműhelyek, illetve kisebb mértékben a flottaüzemeltetők és a magánszemélyek.

Többek között a piaci részesedéstől függ az, hogy egy adott megállapodás részesülhet-e a MVBER-rendszer szerinti mentességben. A helyes piacmeghatározás ezért minden esetben az értékelés fontos tényezője. 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.[12] Ilyen esetekben a releváns piaci részesedés a teljes (több márkát felölelő) rendszer részesedését jelöli, nem pedig a javítását, a karbantartását és a pótalkatrész-szállítását.

Az e jelentéshez vezető konzultációk során egyes nemzeti versenyhatóságok azt javasolták, hogy a gépjárműpiacokat tekintsék ilyen rendszernek.

A piaci kapcsolatok erősségének elemzése szempontjából fontos tényező, hogy jelentős számú vásárló veszi-e figyelembe a vásárlásnál a gépjármű élettartama alatt felmerülő költségeket. További releváns tényező, hogy vannak-e az utópiacon olyan gazdasági szereplők, amelyek az elsődleges áruk szállítóitól függetlenül működnek. Az értékelés során gyűjtött információk alapján úgy tűnik, hogy legalább a személygépkocsik esetében valószínűsíthető, hogy vannak márkaspecifikus utópiacok, különösen azért, mert: i. a vevők többsége magánszemély vagy kis- és középvállalkozás, aki vagy amely

[11] Ezek a gyártók állítják elő a gépjármű első összeszereléséhez használt alkatrészeket.

[12] Lásd az SGL 26. lábjegyzetét és a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közlemény 56. bekezdését (HL C 372., 1997.12.9.).

külön vásárolja meg a gépjárműveket és értékesítés utáni szolgáltatásokat; ii. jóllehet a tényfeltárás során megismert információk azt mutatják, hogy a fogyasztók egyre gyakrabban tájékozódnak az interneten személygépkocsi vásárlása előtt, ezek az információk még nem bizonyítják, hogy e vásárlók vásárlási magatartásukat gyorsan és következetesen hozzáigazítanák az utópiaci feltételek változásaihoz; és iii. létezik egy jól kiépült hálózat, amelyet kizárólag utópiaci termékeket és szolgáltatásokat kínáló gazdasági szereplők alkotnak. Elképzelhető, hogy nem ez a helyzet áll fenn más gépjármű-kategóriák esetében, ahol a szakmai felhasználók intenzívebb jelenléte összetettebb vásárlási szokásokat eredményezhet.

2.2. Piaci fejlemények

Az ágazat számos változáson ment keresztül az MVBER 2010-es elfogadása óta.

Az ágazaton belüli koncentrációt illetően megjegyzendő, hogy a piaci részesedések hosszabb távon ingadoztak, ami azt jelzi, hogy **a márkák közötti verseny** erős. Továbbá, bár 2008-tól kezdve a pénzügyi válság az egész ágazatot érintette, a személygépkocsi-gyártók kutatási-fejlesztési (a továbbiakban: K+F) kiadásai viszonylag stabilak maradtak.[13]

Ami a könnyű haszongépjárműveket illeti, a 2007 és 2017 közötti időszakban egyetlen gyártó sem rendelkezett különösen magas piaci részesedéssel, bár ez megváltozhatott a közelmúltban, amikor két nagyobb gyártó (az FCA és a PSA) egyesült, és Stellantis néven új vállalatot hozott létre.[14] A személygépkocsi-gyártókéhoz hasonlóan a könnyű haszongépjárművek gyártóinak piaci részesedése is ingadozott. Azonban a személygépkocsi-ágazathoz viszonyítva ez az ágazat az MVBER hatálybalépése óta koncentráltabbá vált, és ezt a folyamatot csak erősítette az FCA és a PSA összefonódása. Az autóbusz- és a tehergépjármű-ágazat hagyományosan koncentráltabb.[15] A piaci pozíciók tekintetében mindkettőben tapasztalhatók voltak bizonyos változások. A tényfeltáró tanulmány azt mutatja, hogy az autóbuszokra és a tehergépjárművekre irányuló K+F-kiadások az elemzés tárgyidőszakában (2007 és 2017 között) növekedtek, ami bizonyos fokú verseny jele lehet.

A márkán belüli verseny 2007 és 2017 között – legalábbis a személygépkocsik tekintetében – nem csökkent jelentős mértékben. A személygépkocsik piacán az összesített hálózatsűrűség csökkenése és a piaci koncentráció növekedése összességében mérsékelt. A forgalmazási rendszerek emellett bizonyos mértékben diverzifikálódtak, bár csupán korlátozott mértékben, és a különböző rendszerek országos szintű használatának módjában nem következtek be jelentős változások.

A statisztikai adatok azt mutatják, hogy a javítási és karbantartási szolgáltatások piaca

---

13 További részletekért és számadatokért lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 5. szakaszát és 2. mellékletét.

14 M.9730 FCA / PSA.

15 A bizottsági szolgálati munkadokumentum 5. szakasza és 2. melléklete tartalmazza a személygépkocsik, a könnyű haszongépjárművek, a tehergépjárművek és az autóbuszok piacán tapasztalható piaci részesedéseket és koncentrációs indexeket.

2007 és 2017 között nőtt. Ugyanezek az adatok arra is rávilágítanak, hogy a szerződéses hálózatok sűrűsége csökkenő tendenciát mutat, ami több tényezőnek is betudható, többek között a szerződéses kereskedői hálózatok folyamatos konszolidációjának, továbbá annak, hogy a digitális technológiákhoz és a hibrid/elektromos hajtáshoz kapcsolódó igények kielégítéséhez nagyobb léptékű beruházásokra van szükség.

A tényfeltáró tanulmány szerint a járművek javításához szükséges inputokhoz való hozzáférés terén továbbra is nehézségekkel szembesülhetnek azok a független gazdasági szereplők, amelyek a szerződéses javítóműhelyekkel versenyeznek a javítási és karbantartási piacokon. Ez a szempont valószínűsíthetően egyre relevánsabbá válik a digitális fedélzeti technológiák térhódításával, illetve az alternatív tüzelőanyaggal működő, különleges szakértelmet, szerszámokat és pótalkatrészeket igénylő járművek fejlődésével.

A pótalkatrész-ellátás piaca a kiválasztott tagállamokban az eladási érték tekintetében 2007 és 2017 között közel 30%-kal nőtt. Ugyanebben az időszakban az alkatrészgyártók stabil, átlagosan 6–7%-os működési nyereséget könyveltek el.

3. A kitűzött célok teljesülése[16]

Ez a szakasz azt értékeli, hogy az MVBER-rendszer célkitűzései megvalósultak-e a gyakorlatban, és hogy az MVBER-rendszer mennyire bizonyult eredményesnek és/vagy relevánsnak.

A. Általános és egyedi célkitűzések

Az MVBER-rendszer **első egyedi célkitűzése**, hogy fokozza a jogbiztonságot az érdekelt felek számára, megkönnyítve a tágabb versenyjogi keret által megkövetelt önértékelés elvégzését.[17]

A nemzeti versenyhatóságok és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók beadványai arról tanúskodnak, hogy a rendszer nagyfokú jogbiztonságot nyújt. Ezen belül a Bizottság viszonylag kevés nem hivatalos kérdést[18] kapott a szabályok értelmezésével kapcsolatban, és a gépjárműágazaton belüli vertikális megállapodásokkal kapcsolatban hozzá beérkezett hivatalos panaszok egyike sem az anyagi jogi szabályok félreértelmezésén alapult. Mindazonáltal az értékelés azonosított néhány olyan rendelkezést, i. amelyek esetében további egyértelműsítésre lehet szükség; ii. amelyek alkalmazása nehézségeket okozhat; vagy iii. amelyek esetében a legújabb piaci fejlemények, az új üzleti modellek és/vagy az új technológiák miatt kiigazításokra lehet szükség.

---

16 A nyilvános konzultáción részt vevő válaszadóknak és a nemzeti versenyhatóságoknak az MVBER-rendszerben előírt célkitűzések megvalósulásáról alkotott konkrét véleményével kapcsolatos további részleteket lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 3. és 6. mellékletében.

17 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 6.1. szakaszát.

18 A Bizottsághoz 2010 és 2020 között beérkezett nem hivatalos beadványok mintegy 14%-a állt kapcsolatban az MVBER-rendszer alkalmazhatóságával.

Az MVBER-rendszer **második egyedi célkitűzése**, hogy csökkentse: i. a fals pozitív eredmények kockázatát, vagyis annak kockázatát, hogy olyan megállapodások részesülnek mentességben, amelyek esetében nem feltételezhető kellő bizonyossággal, hogy megfelelnek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében előírt feltételeknek (túlzott mértékű mentesség); és ii. a fals negatív eredmények kockázatát, vagyis annak kockázatát, hogy az adott vertikális megállapodás vagy magatartás annak ellenére sem részesül csoportmentességben, hogy megfelel a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésében előírt feltételeknek (túlságosan kismértékű mentesség).[19]

Az összes megállapodásnak meg kell felelnie az alábbi feltételeknek: i. a piaci részesedési küszöb[20], amely alatt a mentességet megadják; és ii. az olyan különösen súlyos korlátozások[21] hiánya, amelyek a teljes megállapodás tekintetében megszüntetik a csoportmentesség előnyeit. A feltételek közé tartoznak továbbá a kizárt korlátozások[22] is, amelyekre a csoportmentesség nem vonatkozik, jóllehet az ilyen korlátozásokat tartalmazó megállapodás fennmaradó része továbbra is mentesíthető lehet.

A nyilvános konzultáció válaszadóinak többsége és a nemzeti versenyhatóságok által megfogalmazott vélemények alapján a jelenlegi 30%-os piaci részesedési küszöb megfelelőnek tűnik, és jelenleg is releváns. A Bizottság jogérvényesítési gyakorlata ezt az álláspontot támasztja alá. A Bizottság ez idáig nem határozott meg olyan általános kategóriát, amelybe azok a megállapodások tartoznának, amelyek a felek piaci részesedése miatt nem részesülhetnek a mentesség jelentette előnyökben, de a verseny szempontjából viszonylag problémamentesek. Ha a Bizottság meghatározott volna egy ilyen kategóriát, az arra utalna, hogy a küszöbérték túlságosan alacsonyan. A Bizottság ez idáig olyan elemeket sem azonosított, amelyek hatására mérlegelte volna annak lehetőségét, hogy a gépjárműágazatban érvényes megállapodásoktól vagy az ilyen megállapodások kategóriáitól megvonja a mentességet, ami annak a jele, hogy a mentességi küszöb nem kifejezetten magas.[23]

Figyelembe véve a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók és a nemzeti versenyhatóságok véleményét, a különösen súlyos korlátozások és a kizárt korlátozások listáéi továbbra is megfelelőek. Az értékelés során nem azonosítottak olyan további rendelkezéseket, amelyeket a rendelet alkalmazásának általános feltételeiként, illetve különösen súlyos korlátozásként vagy kizárt korlátozásként kellett volna figyelembe venni.

Az MVBER-rendszer **harmadik egyedi célkitűzése**, hogy közös keretet biztosítson a Szerződés 101. cikkének a nemzeti versenyhatóságok és nemzeti bíróságok általi

---

19 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 5.1. szakaszát.

20 A VBER 3. cikke.

21 A VBER 4. cikke és az MVBER 5. cikke.

22 A VBER 5. cikke.

23 A Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL L 1., 2003.1.4.) 29. cikkének (1) bekezdése a felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy megvonja a mentesség nyújtotta kedvezményt megállapodások bizonyos kategóriáitól abban az esetben, ha olyan hatásokat azonosít, amelyek nem összeegyeztethetőek a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdésével.

következetes alkalmazásához, tekintettel a Szerződés 101. cikke (3) bekezdésének decentralizált alkalmazására.[24]

Az értékelés azt mutatja, hogy az MVBER-rendszer ezen a téren hozzáadott értéket hoz létre, mivel láthatólag fokozza a jogbiztonságot, és a Szerződés 101. cikkének az gépjárműágazatra való alkalmazása szempontjából releváns általánosabb, nemzeti szinten széttagolt iránymutatásokhoz, végrehajtási gyakorlathoz és nemzeti ítélkezési gyakorlathoz képest eredményesebb. Nagyrészt ezen a véleményen vannak a válaszadók és a nemzeti versenyhatóságok is, bár az utóbbiak közül néhányan megjegyzik, hogy nem jogi szakértők számára a keret adott esetben nehezen érthető.

Az MVBER **negyedik egyedi célkitűzése** a verseny bizonyos aspektusainak védelme a gépjárműágazatban. A Bizottság[25] 2009. július 22-i közleményében (a továbbiakban: 2009. évi közlemény) megállapította, hogy az 1400/2002/EK rendelet[26] alapjául szolgáló több egyedi szakpolitikai célkitűzés továbbra is érvényes. Ezeket a célkitűzéseket számos olyan kérdés figyelembevételével határozták meg, amelyek az adott időpontban különösen relevánsak voltak a gépjárműágazat szempontjából. Az értékelés ezért magában foglal egy elemzést is, amely azt vizsgálja, hogy e célkitűzések mindegyike teljesült-e, illetve mennyire bizonyult eredményesnek és/vagy szükségesnek. Az értékelés az alábbiakban olvasható:

1. *Az egymással versengő gépjárműgyártók kizárásának megelőzése és piacra jutásuk védelme*

Amint azt a 2009. évi közleményében kifejtette, a Bizottság úgy ítélte, hogy a forgalmazási megállapodásokban foglalt korlátozások – különösen a márkakényszer széles körű alkalmazása – bizonyos körülmények között indokolatlanul megnehezíthetik az egymással versengő gépjárműgyártók piacra jutását. A Bizottság ezért arra törekedett, hogy megőrizze az egymással versengő gépjárműgyártók piacra lépési képességét és/vagy a jelentétük bővítésére való képességét.

Az értékelés – különösen a nemzeti versenyhatóságoktól és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadóktól kapott információkra támaszkodva – azt mutatja, hogy **e célkitűzés nagyrészt megvalósult**. Az új személygépkocsik márkák közötti versenye erőteljes és stabil az EU-ban.[27] Továbbá, az értékelés kapcsán gyűjtött információk sem mutattak arra, hogy személygépkocsi-gyártók – akár a piacra jutás esetében, akár a jelenlét bővítése esetében – különösebben nehéznek találták volna az uniós gépjárműpiacokhoz való hozzáférést. Úgy tűnik tehát, hogy jóllehet a márkák közötti verseny továbbra is fontos célkitűzés lesz e piacok esetében, az egymással versengő személygépkocsi-gyártók piacra jutásának egyedi védelme nem feltétlenül releváns.

---

24 E célkitűzés eredményességének és relevanciájának értékelése során az MVBER-rendszer által képviselt uniós hozzáadott értéket is vizsgálták. A további részleteket lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 6.5. szakaszában.

25 A Bizottság közleménye a gépjárműágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról, 2009. július 22.

26 A Bizottság 2002. július 31-i, 1400/2002/EK rendelete a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról. HL L 203., 2002.8.1.

27 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 6.3. szakaszát és 2. mellékletének 2. szakaszát.

Ezzel szemben a könnyű haszongépjárművek[28], valamint a tehergépkocsik és az autóbuszok ágazata hagyományosan koncentráltabb; ezeken a piacokon a márkák közötti verseny láthatólag gyengébb.[29] A fentiek fényében úgy tűnik, hogy **ez a célkitűzés továbbra is releváns lehet e piaci szegmensek tekintetében, de a személygépkocsik esetében már nem feltétlenül.**

2. Az azonos márkájú kereskedők közötti verseny védelme

A márkán belüli verseny védelme különösen fontos abban az esetben, ha a márkák közötti verseny intenzitása viszonylag alacsony. A Bizottság 2009. évi közleményében úgy ítélte meg, hogy fennáll a márkán belüli verseny aláásásának veszélye, különösen egy olyan környezetben, ahol az új járművek forgalmazása közel azonos üzleti modellek szerint működő kereskedőkön keresztül történik. Ezért a Bizottság helyénvalónak tartotta az azonos márkájú kereskedők közötti árverseny védelmét és a forgalmazási formák sokszínűségének ösztönzését.

Az értékelés szerint – amely tekintetbe veszi a nemzeti versenyhatóságok és a nyilvános konzultáció válaszadóinak véleményét – **ez a célkitűzés láthatólag nagyrészt megvalósult.** A tényfeltáró tanulmány megállapításai arra mutatnak, hogy a verseny 2007 és 2017 között – legalábbis a személygépkocsik tekintetében – nem csökkent jelentős mértékben.[30] Továbbá, bár a szerződéses hálózatok sűrűsége 2007 és 2017 között tovább csökkent,[31] a fogyasztók láthatólag egyre gyakrabban használják az internetet személygépkocsik vásárlására[32], aminek következtében bővül a megmaradt szerződéses kereskedők földrajzi hatóköre. Végezetül, 2010 óta nem került sor olyan ügyek kivizsgálására, amelyek kiindulópontja az az állítás, hogy a szállítók akadályozták a márkán belüli versenyt.[33] Az értékelés azonban arra is rámutat, hogy a forgalmazási formák 2010 előtt megfigyelt homogenitása 2021-ben még mindig jelen van a piacokon, és hogy különösen a személygépkocsik túlnyomó többségét forgalmazzák továbbra is mennyiségi szelektív forgalmazási hálózatokon keresztül.[34]

A fentiek alapján úgy tűnik, **hogy ez a célkitűzés továbbra is releváns a könnyű haszongépjárművek, a tehergépkocsik és az autóbuszok ágazatában**, ahol a koncentráció szintje magasabb, a márkák közötti verseny pedig gyengébb. Az, hogy a személygépkocsi-ágazatban olyan kereskedői csoportok vannak jelen, amelyek egy adott helyi területen márkaportfolióval rendelkezhetnek és ezzel gyengíthetik a márkák közötti versenyt annak jele lehet, hogy **a márkán belüli verseny védelme a személygépkocsi-forgalmazás szempontjából továbbra is releváns célkitűzés**.

---

28 A könnyű haszongépjárművek ágazata az FCA és a PSA összefonódása (M.9730 FCA / PSA.) miatt a közelmúltban koncentrálódott.

29 A Bizottság az elkövetkező hónapokban és években különösen gondosan követi majd nyomon ezeket a piacokat.

30 Lásd a tényfeltáró tanulmány megállapításait, továbbá a bizottsági szolgálati munkadokumentum 5. szakaszát és 2. mellékletét.

31 Ezzel egy régóta megfigyelhető tendencia folytatódik. Lásd a gépjárművek forgalmazásáról és szervizéről szóló 1400/2002/EK bizottsági rendelet működését vizsgáló, 2008 májusi bizottsági értékelő jelentés III. szakaszát.

32 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 2. mellékletét.

33 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. mellékletét.

34 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 5. szakaszát és 2. mellékletét.

3. A gépjárművek párhuzamos kereskedelmére vonatkozó korlátozások megelőzése

A Bizottság 2009. évi közleményében megállapította, hogy a határokon átnyúló kereskedelem védelme lehetővé tette a fogyasztók számára, hogy az egységes piacon vásároljanak és kihasználják a tagállamok közötti árkülönbözetet. Ezért a Bizottság szükségesnek tartotta biztosítani azt, hogy a fogyasztók továbbra is élhessenek ezzel a lehetőséggel, és hogy a forgalmazási megállapodások ne korlátozzák a párhuzamos kereskedelmet.

Figyelembe véve a nemzeti versenyhatóságok és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók véleményét, az értékelés azt mutatja, hogy **ez a célkitűzés legalább részben megvalósult**, mivel a fogyasztók alapvetően képesek arra, hogy jelentősebb akadályok nélkül vásároljanak járműveket más tagállamokban. Bár a Bizottság információcserét folytatott[35] és hivatalos panaszokat kapott a határokon átnyúló kereskedelmet érintő korlátozásokkal kapcsolatban, a szállítók részéről nem tárt fel olyan jelentősebb akadályokat, amelyek részletes vizsgálatot indokolnának.

Bizottság továbbá úgy ítéli meg, hogy **ez a célkitűzés továbbra is releváns**, és ezzel a megállapítással alapvetően egyetértenek a nemzeti versenyhatóságok és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók. Az egységes piac védelme és előmozdítása továbbra a Bizottság egyik alapvető célkitűzése.[36] Ahhoz, hogy az egyes fogyasztók élvezhessék az egységes piac előnyeit, alapvető fontosságú, hogy a termékek és szolgáltatások határokon átnyúló vásárlása során ne szembesüljenek mesterséges akadályokkal. Az átlagfogyasztó számára az otthon után a gépjármű a legnagyobb beruházás, ezért a határokon átnyúló vásárlások akadályozása esetén nagy a kockázata a fogyasztókat érő kárnak.

4. Annak lehetővé tétele, hogy a független javítóműhelyek felvehessék a versenyt a szerződéses javítóműhelyek hálózataival

A Bizottság 2009. évi közleményében megjegyezte, hogy a független javítóműhelyek alternatív csatornát biztosítanak a fogyasztók számára gépjárművük karbantartásához, továbbá létfontosságú versenykényszert jelentenek, mivel üzleti modelljeik és működési költségeik eltérnek a szerződéses hálózatokéitól. A független javítóműhelyek versenyképessége az alapvető tényezőkhöz – pl. pótalkatrészekhez, eszközökhöz, képzéshez, műszaki információhoz – való korlátlan hozzáférés függvénye. A Bizottság emiatt úgy ítélte, hogy e hozzáférést biztosítani kell, továbbá vissza kell tartani a szállítókat és/vagy azok szerződéses javítóműhelyeit attól, hogy a független javítóműhelyek kizárására más közvetett eszközöket alkalmazzanak, például a jótállásokkal való visszaélés útján.

A nemzeti versenyhatóságok és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók

[35] A Bizottsághoz 2010 óta beérkezett nem hivatalos beadványok mintegy 25%-a érintette a párhuzamos kereskedelemre vonatkozó korlátozásokat.

[36] Az új európai iparstratégia (COM(2020) 102, 2020.3.10.) az egységes piacra mint Európa ipari átalakulásának egyik alappillérére összpontosít.

széles köre megerősítette, hogy **ez a célkitűzés legalább részben megvalósult**. Azóta, hogy a Bizottság 2007-ben elfogadta a *műszaki információkról* szóló négy határozatot[37], e konkrét kérdéssel kapcsolatban nem érkezett hozzá komolyabb panasz. Azonban a szerződéses javítóműhelyekkel versengő független gazdasági szereplők továbbra is nehézségekről számolnak be a járművek javításához szükséges inputokhoz való hozzáférés terén (pl. a teljes körű vagy naprakész információk megszerzésével kapcsolatos problémák és a járműfedélzeti adatokhoz való hozzáférés korlátozása).[38] Ezt a véleményt osztják egyes nemzeti versenyhatóságok is, amelyek arra is hivatkoznak, hogy a független javítóműhelyek nehezen férnek hozzá megfelelő időben a javításhoz és karbantartáshoz szükséges inputokhoz. Jóllehet e problémák némelyike kapcsolatban állhat e gazdasági szereplők üzleti modelljeivel (amelyek sok esetben több márka forgalmazását foglalják magukban), valamint a technológiailag egyre fejlettebb gépjárművek javításához szükséges jelentős beruházásokkal, nem zárható ki, hogy a tapasztalt nehézségek némelyike a piaci korlátozásoknak tulajdonítható.

A fentiek alapján az értékelés megállapítja, hogy **a célkitűzés továbbra is releváns**, mivel a független javítóműhelyek továbbra is fontos értéket képviselnek a fogyasztók számára, jóllehet a piaci szereplők bizonyos magatartásai alaposabb vizsgálatot igényelhetnek, különösen az adatokhoz való hozzáférés megnövekedett jelentőségével kapcsolatos közelmúltbeli piaci fejleményekre tekintettel.

5. *Az azonos márkájú szerződéses javítóműhelyek közötti verseny védelme*

A Bizottság 2009. évi közleményében úgy ítélte meg, hogy a javítási és karbantartási szolgáltatások piacán a tényleges verseny nemcsak a független javítóműhelyek és a szerződéses javítóműhelyek közötti versenykölcsönhatástól függ, hanem a szerződéses javítóműhelyek hálózatán belüli versenykölcsönhatás mértékétől is. A Bizottság szerint ez még inkább igaz az újabb gépjárművek tulajdonosaira, akik általában szerződéses javítóműhelyekben javíttatják járműveiket. Emiatt arra a következtetésre jutott, hogy mivel a potenciális javítóműhelyeket mennyiségi kritériumok alapján szelektálták (ideértve azt is, hogy új gépjárművek értékesítésére is kötelezték őket), a megállapodások vélhetőleg a Szerződés 101. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak.[39] Mivel a legtöbb szerződéses javítási megállapodásra a felek piaci részesedése miatt nem vonatkozik a csoportmentesség, ez azt jelenti, hogy a javítóműhelyek számának korlátozásához egyéni önértékelésre lenne szükség.

Az értékelés során összegyűjtött információk, különösen a nemzeti versenyhatóságok véleménye alapján – de az érdekelt felek álláspontja szerint is – úgy tűnik, hogy **ez a célkitűzés legalább részben teljesült**. Bár a tényfeltáró tanulmány arra mutatott rá, hogy a szerződéses javítóműhelyek száma 2007 és 2017 között általánosságban csökkent, és gépjárműgyártók szerződéses javítóműhelyekkel kötött szerződéseinek teljes száma is

[37] Lásd: AT.39140., DaimlerChrysler; AT.39141., Fiat; AT.39142., Toyota Motor Europe; AT.39143., Opel.

[38] A Bizottsághoz 2010 óta beérkezett nem hivatalos beadványok mintegy 10%-a érintette a járműjavítási és -karbantartási információkhoz/járműadatokhoz való hozzáférés korlátozását.

[39] Lásd az SGL 70. albekezdését.

visszaesett, a Bizottság tapasztalatai nem utalnak arra, hogy a szállítók olyan általános gyakorlatokat alkalmaznának, amelyek keretében a vonatkozó minőségi kritériumoknak megfelelő javítóműhelyektől megtagadnák a hálózatba való belépést.

A nemzeti versenyhatóságoktól és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadóktól származó információk alapján az értékelés azt mutatja, hogy **ez a célkitűzés továbbra is releváns**, különösen azért, mert a szerződéses hálózatok továbbra is jelentős piaci erővel rendelkeznek.

6. A pótalkatrész-szállítók kizárásának megakadályozása

A Bizottság 2009. évi közleményében megállapította, hogy gyakran nagy különbségek van a gyártó által értékesített vagy viszonteladott alkatrészek ára és az alternatív márkájú alkatrészek ára között. Az alternatívák elérhetősége jelentős előnyökkel jár a fogyasztók számára mind a választék, mind az ár tekintetében. A Bizottság ezért szükségesnek tartotta a pótalkatrészgyártók gépjármű-utópiacokhoz való hozzáférésének védelmét (különösen az MVBER három különösen súlyos korlátozásokra vonatkozó záradékának meghatározásával), biztosítva ezzel azt, hogy a pótalkatrészek versengő márkái továbbra is rendelkezésre álljanak.

Figyelembe véve a nemzeti versenyhatóságok és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók véleményét, az értékelés azt mutatja, hogy **e célkitűzés részben teljesült**. Először is, a Bizottság nyomonkövetési és végrehajtási tapasztalatai azt mutatják, hogy[40] a gépjármű-karbantartásban leggyakrabban használt alkatrészeknek vannak elérhető alternatíváik, és a független javítóműhelyek gyakran használnak ilyen alkatrészeket a vásárlók járműveinek javítására és karbantartására. Másodszor, bár egyes érdekelt felek jelezték, hogy a független javítóműhelyek továbbra is bizonyos nehézségekkel szembesülnek, a Bizottsághoz nem érkezett olyan antitröszt-panasz ezen a területen, amely arra utalna, hogy a Szerződés 101. cikke megsértése a korlátozott mértékűnél nagyobb valószínűséggel lenne megállapítható.

E célkitűzés jelenleg is fennálló relevanciája kapcsán megjegyzendő, hogy a pótalkatrészek piacára általában a rugalmatlanság két konkrét formája jellemző. Először is, az eredetiberendezés-szállítók gépjárműgyártókkal kötött szerződéses megállapodásai megakadályozhatják vagy gátolhatják az előbbieket az utópiac közvetlen kiszolgálásában, mivel versenyezni kényszerülnek a járműgyártók részére eladott, majd pótalkatrészként továbbértékesített alkatrészekkel. Ezen belül az ágazat szállító láthatólag úgynevezett „szerszámokra vonatkozó megállapodásokat” alkalmaznak, és az eredetiberendezés-szállítók számára esetenként előírják, hogy szellemitulajdon-jogaikat átruházzák vevőikre. Másodszor, az eredetiberendezés-gyártók és a szerződéses javítóműhelyek közötti megállapodások arra kötelezhetik vagy ösztönözhetik ez utóbbiakat, hogy alkatrészeik nagy részét közvetlenül a gépjárműgyártótól szerezzék be. Az értékelés ezért úgy ítéli meg, hogy **ez a célkitűzés továbbra is releváns**.

[40] Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. mellékletét.

7. *A Szerződés 101. cikke visszatartó hatásának megőrzése és a szállítók által a versenyellenes eredmények elérése érdekében alkalmazott nyomásgyakorlás és fenyegetés megelőzése*

A 2009. évi közleményében a Bizottság helyesnek ítélte, hogy – az általa „kísérő" intézkedésnek nevezett formában – beillesszen egy célkitűzést, miszerint biztosítani kell azt, hogy a szállítók a közvetett nyomás és a versenyellenes eredmények elérését célzó fenyegetések különböző formáit alkalmazva ne használhassák fel a csoportmentesség által garantált minimum mentesítési szabályt a szerződéses kereskedők és javítóműhelyek független versenybarát magatartásának akadályozására.

Tekintettel a nemzeti versenyhatóságok és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók véleményére, az értékelés azt mutatja, hogy **ez a célkitűzés részben, vagy akár egészben is megvalósult**. A Bizottsághoz 2010 és 2020 között nem érkezett olyan panasz, amely alapján azonosíthatott volna olyan szállítókat, amelyek a kereskedőkre vagy javítóműhelyekre gyakorolt közvetett nyomás és fenyegetések révén akadályozták volna a versenybarát magatartást, és emiatt mélyreható vizsgálatot tettek volna szükségessé. Látható az is, hogy – a tartós cikkek sok ágazatában tapasztalható helyzethez hasonlóan – a szállítókkal kötött megállapodásokban sok esetben a forgalmazók a gyengébb felek. Bár ez önmagában nem versenyellenes, és nem minősül a versenyellenes magatartás meggyőző bizonyítékának, a Bizottság mindenesetre figyelemmel kíséri ezt az egyensúlyhiányt arra az esetre, ha olyan tényezőkre hívnák fel a figyelmét, amelyek arra utalnak, hogy a szállítók ilyen közvetett nyomással vagy fenyegetéssel próbálnának hatni a kereskedőkre vagy a javítóműhelyekre. Néhány nemzeti versenyhatóság és a nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók is megerősítik e megfigyeléseket, amelyek a kereskedők szerződéses pozíciójának viszonylagos gyengeségével kapcsolatosak, ám láthatólag nem utalnak arra, hogy a versenyt támogató magatartás akadályozása érdekében nyomást gyakoroltak volna vagy fenyegetést alkalmaztak volna e gyengeség kihasználása céljából.

Az értékelés rámutat arra, hogy **ez a célkitűzés adott esetben nem különösebben releváns, mindenekelőtt a személygépkocsik piacára nézve**, ahol – amint azt a tényfeltáró tanulmány is megerősíti[41] – egészséges verseny zajlik a márkák között. Először is, kevés jel mutat arra, hogy a szállítók versenyellenes eredményeket érnének el azáltal, hogy nyomást gyakorolnak a forgalmazóikra/javítóműhelyeikre és/vagy fenyegetést alkalmaznak velük szemben. A Bizottság tapasztalata inkább az, hogy a szállítóknak a kereskedőik/javítóműhelyeik magatartásának befolyásolására való képessége főként abban nyilvánul meg, hogy az utóbbiak – a tartós cikkek számos forgalmazójához hasonlóan – a márkát érintő jelentős beruházásokat hajtanak, és e beruházásokat nem szívesen veszélyeztetik azzal, hogy a szállító vélt érdekeivel ellentétben lépnek fel. Figyelembe véve azonban néhány érdekelt fél észrevételeit olyan gyakorlatokkal kapcsolatban, amelyek véleményük szerint a versenyellenes eredmények

[41] Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 2. mellékletének 2. szakaszát.

elérésének közvetett eszközeként szolgálhatnak[42] további elemzésre lehet szükség annak megítéléséhez, hogy ez az egyedi szakpolitikai célkitűzés továbbra is releváns-e.

Az értékelés magában foglalta annak elemzését is, hogy **a versennyel kapcsolatos egyéb célkitűzések relevánsak lehetnek-e**, különös tekintettel a járműfedélzeti adatokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos közelmúltbeli piaci fejleményekre és a fenntarthatóság fontosságára.

Sok járműfedélzeti adat, illetve az ilyen adatokból származó információ (például hogy a járműnek egy bizonyos hibája van, vagy hogy rutinszervizelés vált szükségessé) a javítás és a karbantartás szempontjából lényeges inputnak tekinthető. Amennyiben ezek az adatok vagy információk más forrásból nem állnak rendelkezésre, és azokat a szerződéses javítóműhelyek rendelkezésére bocsátják, úgy az említett javítóműhelyekkel versengő független gazdasági szereplők számára is ugyanúgy elérhetővé kell tenni ezeket az adatokat vagy információkat. Az értékelés azonban azt állapítja meg, hogy az adatokhoz való hozzáférést – az egyéb alapvető inputokhoz való hozzáféréshez hasonlóan – nem jövőbeni külön célkitűzésnek kell tekinteni, hanem azon egyedi célkitűzés részének, amely szerint a független javítóműhelyek számára lehetővé kell tenni, hogy a gyártók szerződéses javítóműhelyeinek hálózataival versenyezzenek.

A fenntarthatóságot illetően[43] megjegyzendő, hogy a versenyszabályok akkor képesek a legeredményesebben hozzájárulni az ilyen célkitűzésekhez, ha biztosítva van a hatékony verseny, ami aztán serkenti az innovációt, ösztönözve a fenntartható termékek és szolgáltatások kínálatát. Az MVBER-rendszer már lehetővé teszi valamennyi megállapodás mentesítését (beleértve azokat is, amelyek fenntarthatósági célokat tűznek ki), amennyiben a felek piaci részesedése nem haladja meg a 30%-os küszöbértéket,[44] és nincsenek érvényben különösen súlyos korlátozások.[45] Amennyiben a piaci részesedés meghaladja a 30%-os küszöbértéket, az ilyen megállapodások továbbra is a Szerződés 101. cikkének (3) bekezdése szerinti egyedi értékelés tárgyát képezik.

Végezetül az MVBER jelenlegi tárgyi hatályának[46] relevanciájával kapcsolatban megjegyzendő, hogy e hatályt 2010-ben határozták meg az ágazat teljes körű elemzését követően, amely többek között jelentős rugalmatlanságokat[47] mutatott ki a négykerekű járművek pótalkatrészeinek piacán.[48] Bár a nyilvános konzultációban részt vevő

---

42 Lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 150. lábjegyzetét, 3. mellékletének 2.3.1. szakaszát („Az egyedi korlátozások gyakorisága”) és 3.3.2. szakaszát, valamint a 6. mellékletének 1.9. szakaszát.

43 A nyilvános konzultációban részt vevő több válaszadó is jelezte, hogy az MVBER alkalmazásának meg kell könnyítenie vagy elő kell segítenie a fenntarthatósági célkitűzések elérését.

44 Lásd a VBER 3. cikkét.

45 Lásd A VBER 4. cikkét és az MVBER 5. cikkét.

46 Az MVBER 1. cikkének g) pontja és 4. cikke.

47 Ezek nevezetesen a következők: i. az eredetiberendezés-szállítók járműgyártókkal kötött szerződéses megállapodásai (pl. a „szerszámokra vonatkozó megállapodások”); és ii. a szerződéses javítóműhelyek részére nyújtott ösztönzők, hogy alkatrészeik legnagyobb részét közvetlenül az eredetiberendezés-gyártótól szerezzék be.

48 Lásd a gépjármű-ágazatra vonatkozó jövőbeni versenyjogi keretszabályról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum 64. és azt követő pontjait, valamint a Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002 (A gépjármű-kiskereskedelem és az értékesítés utáni piacok fejlődése az 1400/2002/EK alkalmazása során) című tanulmány hatásvizsgálatát és 4. szakaszát.

válaszadók többsége úgy vélte, hogy a hatályt ki kell terjeszteni a kétkerekű járművekre és egyes nem közúti használatra szánt járművekre (pl. mezőgazdasági gépekre, traktorokra és erdészeti járművekre, építőipari járművekre) is, a Bizottság által az elmúlt évtizedben szerzett tapasztalatok nem mutatnak kifejezetten arra, hogy e termékek tekintetében hasonló rugalmatlanságok állnának fenn. A Bizottság ezért jelenleg úgy ítéli meg, hogy **a jelenlegi hatály továbbra is releváns és megfelelő**, és e nézetet a nemzeti versenyhatóságok többsége is osztja.

Az értékelés tehát azt mutatja, hogy az MVBER-rendszer általában véve megvalósította négy egyedi célkitűzését, amelyek továbbra is relevánsak. Ebből következik, hogy az MVBER-rendszer **általános célkitűzése**[49] **javarészt megvalósult, és továbbra is releváns**.

B. Az MVBER-rendszer hatékonysága és koherenciája

Az értékelés arra enged következtetni, hogy az MVBER-rendszer hatékony, és hogy előnyei arányosak azokkal a költségekkel, amelyek annak értékelése kapcsán merülnek fel, hogy a gépjárműiparban kötött vertikális megállapodások megfelelnek-e a Szerződés 101. cikkének. Az MVBER-rendszer hiányában a költségek magasabbak lettek volna. Az értékelés azt is kimutatta, hogy az MVBER, a VBER, az SGL és a VGL koherensek egymással és más uniós jogszabályokkal. Mindazonáltal egyes érdekelt felek úgy vélik, hogy a rendszer nem következetes néhány területen. Ilyen területek többek között a következők: a kétoldalú és egyoldalú magatartások megkülönböztetése a műszaki információkhoz való hozzáférés kérdésében, az SGL egyes utalásai a piaci részesedésre vagy a releváns piac meghatározása a gépjárműágazatban.[50]

4. Általános értékelés

A gépjárműpiacok versenykörnyezete 2010 óta összességében nem változott jelentősen. Az ágazat azonban jelenleg komoly alkalmazkodási kényszer alatt áll, ami főként három tényezőnek tudható be. Először is, technológiai fejlődés zajlik, különösen a kommunikációs technológiák és a járműfedélzeti adatok növekvő jelentősége terén. Másodszor, állandó nyomás nehezedik a szereplőkre, hogy csökkentsék a kibocsátásokat (különös tekintettel az EU fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájára[51] és a zöld megállapodásra[52]), és környezetbarátabb üzemanyagok és hajtások alkalmazására álljanak át. Harmadszor, az ágazatnak szembe kell néznie a Covid19-világjárvány utáni

---

49 A Szerződés 101. cikke visszatartó hatásának megőrzése a Bizottság, a nemzeti versenyhatóságok és a nemzeti bíróságok jogérvényesítési munkájának megkönnyítése révén, valamint a vállalkozások segítése vertikális megállapodásaik önértékelésében.

50 A további részleteket lásd a bizottsági szolgálati munkadokumentum 6. mellékletének 4. szakaszában.

51 A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása. COM(2020) 789 final.

52 A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az európai zöld megállapodás. COM(2019) 640 final.

fejleményekkel, és annak valószínűségével, hogy a mobilitási minták bizonyos mértékben tartósan megváltoztak. Valószínűsíthető tehát, hogy a gépjárműágazat egyes részei az elkövetkező években gyorsan fejlődnek majd, ami egyelőre még nem számszerűsíthető hatással lesz a versenyfeltételekre.

A Bizottság által elvégzett értékelés szerint a gépjármű-forgalmazási piacokon a versenyfeltételek a jármű típusától függően változnak. A személygépkocsik piacán erős a verseny, ám a könnyű haszongépjárművek, a tehergépkocsik és az autóbuszok esetében kevésbé intenzív.

A jelen szakaszban nem azonosíthatók olyan piaci hiányosságra vagy a fogyasztóknak okozott potenciális vagy tényleges kárra utaló jelek, amelyek indokolnák a gépjárművek forgalmazásának az egyéb tartós cikkek forgalmazásának a megkülönböztetését. Ezért a VBER alkalmazása láthatólag megfelelő a gépjárművek forgalmazásának terén.

Ami a gépjármű-javítási piacokat illeti, az értékelés szerint számos szerződéses javítóműhelyek jelentős helyi piaci erővel rendelkeznek (különösen az újabb személygépkocsikon és könnyű haszongépjárműveken végzett javítások magas aránya miatt), és ezért nem lenne biztonságos az MVBER-ben meghatározott piaci részesedési küszöb megemelése az ilyen javítóműhelyek és szállítóik közötti megállapodások vonatkozásában. Bár a szerződéses hálózatokban a márkán belüli versenyt szigorú és részletes minőségi kritériumok korlátozzák és a szerződéses javítóműhelyeknek jelentős beruházásokat kell végrehajtaniuk, a független javítóműhelyek továbbra is alapvető versenykényszert gyakorolnak a szerződéses javítóműhelyekre, és választási lehetőséget biztosítanak a fogyasztók részére a kínálat és az árak tekintetében. Ezek a gazdasági szereplők ilyen jellegű nyomást a továbbiakban csak akkor képesek gyakorolni, ha hozzáférnek kulcsfontosságú inputokhoz, például a pótalkatrészekhez, a szerszámokhoz, a képzéshez, a műszaki információkhoz és a járművek által előállított adatokhoz. A jelenlegi rendszer tehát megfelelő, de a technológiai fejlődés figyelembevétele érdekében szükség lehet korszerűsítésre.

A gépjármű-pótalkatrészek piacát láthatólag a rugalmatlanság bizonyos formái jellemzik, amelyek (közvetetten) szűkítik a végső fogyasztók számára elérhető választékot. Ezért a jelen szakaszban e piacok különleges kezelése láthatólag továbbra is indokolt.

A jelenlegi MVBER-rendszer összességében megfelelő, és alkalmazkodik a különböző helyzetekhez. A Bizottság emiatt úgy ítéli, hogy nincs szükség a meglévő szabályok jelentős módosítására. Ugyanakkor azt is megjegyzi, hogy egyes rendelkezéseket adott esetben frissíteni kell, mindenekelőtt azért, hogy tükrözzék az adatokhoz való hozzáférés – mint versenytényező – jelentőségét. Előfordulhat, hogy ennek az értékelésnek a fényében a jelenlegi rendszer bizonyos egyedi szakpolitikai célkitűzéseit ismételten mérlegelni kell.

5. Következtetés

Ez a jelentés az MVBER-rendszer működésére vonatkozó értékelés eredményeit mutatja be, és semmilyen tekintetben nem befolyásolja a Bizottság arra vonatkozó döntését, hogy

engedi-e, hogy az MVBER-rendszer 2023. május 31-én hatályát veszítse,[53] vagy pedig megújítja vagy felülvizsgálja azt. Ezzel összefüggésben a VBER értékelésének megállapításait is figyelembe fogja venni.

[53] A jelenlegi MVBER hatályvesztése esetén alapértelmezésben a VBER alkalmazandó.