

## Műszaki információk a gépjármű-ágazat uniós versenyjogában: a szabályozás története

A műszaki információk szolgáltatásának kötelezettsége különös eleme a gépjármű-ágazat versenyjogának. A hagyományosan két fő részre osztott gépjárműszektor egyik részébe sem illik önállóan, hanem éppen hogy összeköti azokat, hidat képezve a gépjármű-értékesítés és az értékesítés utáni piacok között. Versenyjogi szempontból az adja a jelentőségét, hogy mivel szinte megkerülhetetlenül kapcsolja össze az elsődleges piacot a némileg elkülönülő másodlagos piacokkal, a velük kapcsolatos visszaélés alkalmas lehet az utópiacok káros befolyásolására.

A gépjárműszektor egészét tekintve elmondható, hogy az utóbbi évtizedben az értékesítés utáni szolgáltatások piacaira tolódott a súlypont, mert az élénk új autó eladási versenyben és az egyre szűkülő értékesítési piacon csökkenő profitot a másodlagos piacokon igyekeznek pótolni a piaci szereplők. E súlypont-áthelyeződéshez többek között az is szükséges, hogy a másodlagos piacok támadhatók legyenek, és hogy ne érvényesüljenek olyan kizáró praktikák, amelyekkel megnehezíthető a pótalkatrészek gyártói és a független javítóműhelyek piacra lépése, a gyártó és a vele szerződött piaci szereplők javára. A piacra lépés megnehezítésének számos jogszerű és jogellenes módja között kiemelt szerep illeti a műszaki kompatibilitás megteremtését és a javításhoz szükséges műszaki információk megismerhetőségét, mivel a következő évtizedekben várható technológiai fejlődés jelentősen át fogja alakítani a gépjárművek működését és használatát, ami egyben azon piaci szereplők felértékelődéséhez is vezet, amelyek képesek a technológiai változásokat követve professzionális szolgáltatásokat nyújtani az utópiacokon.

### *I. A műszaki információk jelentősége a gépjárműágazatban*

Számos tényező befolyásolja a gépjárművek életciklusát és annak egyes szakaszait, így például a tervezési fázisban a mindenkor formatervezési trendek, a piacra történő bevezetéskor a használati szokások, az értékesítés során a finanszírozási lehetőségek, azt követően pedig a fenntartási és karbantartási költségek. Közöttük is a legfontosabb szempont azonban a műszaki paraméterek összessége, mivel nemcsak hogy jelen van az életciklus minden fázisában, hanem döntően meg is határozza azokat.<sup>2</sup> Példaként említhető itt a gyártás során felhasznált anyagok összetétele, a gépjármű teljesítménye, a forgalomba helyezés műszaki és környezetvédelmi követelményeinek való megfelelés, valamint a javítás és karbantartás lehetőségei, melyeket mind döntően befolyásolnak a műszaki jellemzők. Mivel mindezek általában a tervezés és a gyártás során dőlnek el, ezért a gépjárműgyártók vannak abban a helyzetben, hogy a műszaki paraméterek meghatározásán keresztül a szektor teljes vertikumára – legalábbis potenciálisan – hatással legyenek, az összeszereléستől kezdve az üzemeltetésen és karbantartáson át egészen a hulladékká vált jármű megsemmisítéséig.

Az Európában kialakult ágazati struktúrában a gyártók döntően a tulajdonukban álló importőrökön keresztül, saját tulajdonú vagy szerződéses forgalmazók útján értékesítik az új

---

<sup>1</sup> PhD hallgató, Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Nemzetközi Magánjogi Tanszék

<sup>2</sup> A nem műszaki jellegű termékek (pl. kozmetikumok, ruhaneműk, nyomtatott sajtótermékek stb.) estén magától értetődően nincs olyan nagy jelentősége a műszaki tulajdonságoknak, azonban még a műszaki cikkek esetében sem mindig szignifikánsak, különösen a kisebb értékű termékek esetén.

gépjárműveket a végső felhasználóknak. Erről az úgynevezett „elsődleges piacról” általánosságban elmondható, hogy vertikális megállapodások olyan láncolataiból épül fel<sup>3</sup>, amelyek csúcán a gépjárműgyártók állnak. Az értékesítés utáni piacokon azonban jóval kisebb a gyártók jelenléte.<sup>4</sup> Az országúti mentést és az asszisztencia szolgáltatást jellemzően szerződött partnerek és független szolgáltatók látják el, a javítási és karbantartási piacokon pedig a gyártó tulajdonában álló vagy vele szerződött javítóműhelyek mellett egyre nagyobb szerepet kapnak a független műhelyek<sup>5</sup> és műhelyhálózatok<sup>6</sup> is. Emellett a pótalkatrész-értékesítési piacon jelen vannak az eredeti alkatrészek gyártói is, amelyek a gépjárművek gyártóitól függetlenül, közvetlenül értékesítenek termékeket a forgalmazási láncolat alsóbb szintjein lévő piacokon.

Végigtekintve a gépjárművek életciklusán, látható, hogy a fogyasztók szempontjából a vételár és az üzemanyagköltségek után a javítás és karbantartás költségei a legjelentősebbek,<sup>7</sup> ezért a végső felhasználók szempontjából fontos, hogy legyen hatékony verseny az utópiacokon. Ennek egyik kulcsa, hogy a gyártó a műszaki paraméterek meghatározásával és kézbentartásával ne teremtsen olyan helyzetet a javítás és a karbantartás piacán, ami gátolja a piacra lépést, és ezen keresztül a gazdasági versenyt, azon belül is az árverseny kialakulását. Részben a gyártóknak is érdeke természetesen, hogy a relatíve alacsonyabb javítási költségek marketingértékét felhasználva fokozzák az újautó eladásaikat, hiszen a végső felhasználók a vásárlásra vonatkozó döntés meghozatala során figyelembe veszik a később felmerülő költségeket is.<sup>8</sup> Ugyanakkor a szerződéses javítóműhely-hálózat működtetése és a pótalkatrész-nagykereskedelem is fontos részét képezi a gyártók bevételeiknek, ami az utópiaci verseny élénkítésével éppen ellentétes érdeket feltételez. Figyelembe véve az utóbbi évek reálértéken számított átlagos árindex változásait<sup>9</sup> az európai piacokon, az a tény, hogy a javítási költségek és a pótalkatrészek együtt nagyobb mértékben nőttek, mint ahogy az újautó átlagárak csökkentek, arra enged következtetni, hogy a gyártóknak kisebb érdekük fűződik az utópiaci verseny fokozásához. Következésképp megalapozottnak tűnik az a feltételezés, hogy a gyártók profitérdekét – legalábbis rövid- és középtávon – inkább a másodlagos piaci árszint magasán tartása és ennek érdekében a piaci verseny befolyásolása

---

<sup>3</sup> Az “elsődleges piac” fogalma a „másodlagos piac” fogalmával szembeállítva értelmezendő, tehát nem azonos a versenyjogi értelemben vizsgált „releváns piaccal”.

<sup>4</sup> Legutóbb 2012-ben készült átfogó vizsgálat az európai gépjárműágazat utópiacairól, melyet az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) rendelt meg a Boston Consulting Grouptól. A publikált jelentés szerint versenyképes helyzetben vannak a független javítóműhelyek és műhelyhálózatok az utópiacokon. A vizsgált országokban 50-70% a gyártóktól független szereplők piaci részesedése a teljes javítási-karbantartási piacon. A szerződéses javítóműhelyek piaci részesedése csak az új gépjárművek karbantartása körében domináns. Mindazonáltal a jelentés helytállóságát megkérdőjelezi, hogy csupán mintegy 1500 kérdőíves felmérésen alapul, és a teljes európai gépjárműpiacnak csak a kétharmadát lefedő öt országra vonatkozik. A teljesség és a reprezentativitás hiánya miatt kétséges a vizsgálati eredményekből levont következtetések helytállósága is. The Boston Consulting Group: The European Automotive Aftermarket Landscape. <http://www.bcg.com/documents/file111373.pdf> (2014, 05, 10)

<sup>5</sup> 2001-ben a gépjárműjavításoknak átlagosan 50%-át független javítóműhelyek végezték. Lásd: Andersen tanulmány. 254.o., 8. függelék. (Idézi: Az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez fűzött Magyarázó Brosúrája: 14.o.) A Bizottság munkaanyaga szerint 2009-ben nőtt a szerződéses javítóműhelyek száma, amelyeknek a piaci részesedése az európai gépjármű-javítási és karbantartási piacokon 45%-60%. [SEC(2009) 1052. 11. pont. és Technical Annex 3. 134. pont]

<sup>6</sup> 2010-ben a független javítóműhelyeknek körülbelül az 50%-a volt tagja valamilyen független hálózatnak. [SEC(2009)1052. Technical Annex 3. 146. bekezdés]

<sup>7</sup> A Bizottság szerint 2009-ben a járműtulajdonos költségeinek körülbelül 40%-át tették ki az utópiaci költségek. [SEC(2009) 1052. 114. és 203. pont, valamint EGSZB 2010/C 354/18. sz. véleménye 5.4 pont]

<sup>8</sup> Vö. Mischo főtanácsnok indítványa a Maxicar v Renault ügyben (Case 53/87: 46-47. bekezdések), valamint a Volvo v Erik Veng ügyben (Case 238/87: 7-8. bekezdések)

<sup>9</sup> Európai Bizottság IP/11/921 sajtóközleménye (26/07/2011)

szolgálja, akár a műszaki paraméterek meghatározásán és csak egy szűk kör részére történő biztosításán keresztül is.

A másodlagos piaci verseny korlátozása mellett más szempontból is érdeke fűződhet a gyártónak a műszaki információk visszatartásához. Egyrészt ugyanis a költséges műszaki fejlesztések eredményeiről is árulkodnak ezen információk, s így a konkurens gyártók is megismerhetik a technikai megvalósítások részleteit.<sup>10</sup> Másrészt az információk kiszolgáltatása elősegíti a potyázást és az alacsonyabb minőségű alkatrész hamisítványok megjelenését<sup>11</sup>, és ezzel rontja a költségesen felépített márkaimázst. Harmadsorban pedig a gépjármű-biztonsági rendszerek (pl. lopásgátló) hatékonyságát rontja az, ha részletes technikai leírás áll a rosszhiszemű felhasználók rendelkezésére.

A gépjármű-ágazatra vonatkozó speciális versenyjogi szabályoknak is az az egyik fő célkitűzése, hogy – a hatósági ellenőrzés egyszerűsítése és az érintett vállalkozások megfelelőségi költségeinek csökkentése<sup>12</sup> mellett – hatásos versenyt teremtsenek az ágazat piacain.<sup>13</sup> Az elsődleges piacon ez olyannyira megvalósult<sup>14</sup>, hogy 2013. június 1. óta ezen piac vertikális megállapodásaira is az általános vertikális csoportmentességi rendelet<sup>15</sup> alkalmazandó.<sup>16</sup> Az utópiacokon azonban kevésbé intenzív a verseny<sup>17</sup>, ezért továbbra is indokolt szigorúbb követelményeket támasztani a csoportmentesség kedvezményéhez.<sup>18</sup> A nem kellően intenzív verseny egyik legfőbb indikátora, hogy a javítási és karbantartási munkálatok, illetve a pótalkatrészek átlagos, reálértéken számított árai évről évre emelkednek Európában.<sup>19</sup> Ugyan a pótalkatrész értékesítési piacokon megjelentek az eredeti alkatrészek szállítói is, de a tapasztalatok szerint ezek még nem rendelkeznek elég erős forgalmazási hálózattal ahhoz, hogy meghatározó mértékben elérjék a végső felhasználókat. Jóllehet, a javítóműhelyekhez mint alkatrész-kiskereskedőkhöz elérnek az eredeti- és pótalkatrész-gyártók értékesítési csatornái, de a kisebb javítóműhelyeknek a méretgazdaságosság hiánya<sup>20</sup>, valamint a raktározási és készletfinanszírozási nehézségek miatt kell forgalmazási gondokkal szembenéznük, a nagyobb javítóműhelyek esetében pedig általában a szelektív forgalmazási rendszerek sajátos belső mechanizmusai akadályozzák azt.<sup>21</sup> Mind a javítási és karbantartási

---

<sup>10</sup> Vö. Jacobs főtanácsnok indítványa az Oscar Bronner ügyben (C-7/97) 62. pont; valamint a Bizottság 2009/C 45/02 sz. közleménye - Iránymutatás az EK-Szerződés 82. cikkének az erő fölényben lévő vállalkozások versenykorlátozó visszaélő magatartására történő alkalmazásával kapcsolatos bizottsági jogérvényesítési prioritásokról, 75. pont

<sup>11</sup> EGSZB 2010/C 354/18 sz. véleménye 5.12. pont

<sup>12</sup> Lásd a 461/2010/EU rendelet (4) preambulumbekzdését

<sup>13</sup> Lásd az Európai Bizottság az 1400/2002/EK rendelethez fűzött Magyarázó Brosúrájának 14. oldalát

<sup>14</sup> Lásd a 461/2010/EU rendelet (10) preambulumbekzdését

<sup>15</sup> Lásd a Bizottság 330/2010/EU rendelete (2010. április 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról

<sup>16</sup> A Bizottság 461/2010/EU rendeletének 3. cikke

<sup>17</sup> A Bizottság 2010/C 138/05 közleménye a gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás (HL.C. 138.2010.5.28), (15) bekezdés

<sup>18</sup> A Bizottság 461/2010/EU rendeletének (15) preambulumbekzdése

<sup>19</sup> A Bizottság e tárgyban utolsó, IP/11/921 sajtóközleménye szerint 2010-ben először nem emelkedtek a javítási és karbantartási munkálatok díjai. Megjegyzendő azonban, hogy az új autó átlagárak két év csökkenés után 2010-től ismét enyhén emelkedni kezdtek, illetőleg az pótalkatrészek és a javítási díjak átlagos együttes árindexe 2005 óta folyamatosan emelkedik. (Eurostat HICP, CORCOP CP071, CP0721, CP0723; 2005-2013). Ezzel ellentétes álláspontra jutott a BCG 2012-es tanulmánya, amely szerint 2003 és 2010 között csaknem 21%-kal csökkentek az éves átlagos fenntartási költségek, és a pótalkatrész árak csak alig emelkedtek. Minthogy azonban a BCG vizsgálati módszere se nem teljes, se nem reprezentatív, a levont következtetések helytállósága kérdéses. <http://www.bcg.com/documents/file111373.pdf> (2014, 05, 10)

<sup>20</sup> Lásd a Bizottság 2004/0203 számon előterjesztett javaslata indokolásának 2. oldalát. COM(2004) 582.

<sup>21</sup> A Bizottság ezzel ellentétes állásponton van. Megállapítása szerint versenyképes helyzetben vannak az eredeti alkatrészek gyártói. [SEC(2009) 1052. 11. bekezdés] Megjegyzendő ugyanakkor, hogy a pótalkatrészek

piacnak, mind pedig a pótalkatrész piacnak azok a független javítóműhelyek lennének a versenyt fokozni képes kulcselemei, amelyek – szemben a forgalmazási rendszerbe tartozó vállalkozásokkal – kellően „távol” vannak a gyártóktól ahhoz, hogy eltérő üzleti modellre épülő, hatékonyabb és önálló kereskedelempolitikát folytassanak, de ahhoz kellően közel vannak a végső felhasználókhöz, hogy javító-karbantartó szolgáltatást kínálhassanak és pótalkatrészt értékesíthessenek a piacon. Ahhoz azonban, hogy a független javítóműhelyek is megfelelő minőségű, a gyártóktól nem független piaci szereplőkével versengő szolgáltatást tudjanak nyújtani, elengedhetetlen, hogy rendelkezzenek az ennek ellátásához szükséges műszaki információkkal, tudással, szerszámokkal és berendezésekkel,<sup>22</sup> melyeket elsősorban a gépjármű gyártója tud a rendelkezésükre bocsátani.<sup>23</sup> Ha ugyanis a gyártó nem szolgáltat részükre megfelelő információt például a hibakódokról vagy az egyes részek működési mechanizmusairól, akkor nem képesek szakszerűen elvégezni a javítást vagy karbantartást. Ugyanígy a műszaki kompatibilitási információk is elengedhetetlenek egy alkatrészcsere szempontjából, a márkaszpecifikus szerszámok és diagnosztikai berendezések nélkül pedig nem lehet azonosítani és korrigálni a hibákat.

Ennek következtében a műszaki információkat nem ismerő független javítóműhelyek nem képesek a gyártó saját szervezeteivel vagy a gyártóval szerződött szervizekkel versengő szolgáltatást nyújtani, ami a piaci pozíciójuk gyengülésén, valamint a végső felhasználók által elérhető pótalkatrész-választék és javítási helyek csökkenésén keresztül áremelkedéshez vezet<sup>24</sup>, és így a fogyasztói jólét csökkenését eredményezheti. A versenyhelyzet csökkenése mellett a közlekedésbiztonság szempontjából is nagy jelentősége van annak, hogy a gépjárművek javítása és karbantartása megfelelő és szakszerű legyen, így a műszaki információk visszatartása és a javítás minőségének emiatti csökkenése a termék biztonságos üzemeltethetőségén keresztül egy másik irányból is hatással lehet a fogyasztói jólétre. Ezen felül pedig a járművek károsanyag-kibocsátása miatt környezetvédelmi szempontból is releváns lehet a gépjárművek műszakilag megfelelő karbantartása.<sup>25</sup> Mindezekre tekintettel, a környezetvédelem és a közlekedésbiztonság mellett a fogyasztói jólét és piaci verseny védelme érdekében alakított ki az uniós jog speciális szabályokat a javításhoz és karbantartáshoz szükséges műszaki információk, képzések és szerszámok független piaci szereplők számára való hozzáférhetővé tételére.

## *II. A szabályozás története*

Lévéen, hogy a Bizottság először a probléma versenyjogi következményeit ismerte fel, a gépjárműágazatra vonatkozó csoportmentességi szabályok között kapott helyet a jogalkotói szándék kifejeződése. Így jobb híján a csoportmentesség megvonását eredményező tényállásként fogalmazódott meg a rendeletekben a piacnak a műszaki információk megtagadásával történő lezárása.

---

reálértéken számított árindexe általában 0,5% különbséggel követi a javítás és karbantartás árindexének mozgását, vagyis 10 év trendjét vizsgálva egyértelműnek látszik, hogy emelkednek a pótalkatrészárak, ami nem a hatékony versenyre utal.

<sup>22</sup> Lásd az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez fűzött Magyarázó Brosúrája 5.5. fejezetét és a Bizottság COM(2009) 388. számú közleményének 29. pontját.

<sup>23</sup> Elméletileg bárki nyújthatna a független szereplőknek műszaki információkat, így a szerződéses javítóműhelyek, független adatbankok vagy pooling szervezetek is, de a gyakorlatban ennek még nincs számottevő hagyománya az európai gépjárműágazatban.

<sup>24</sup> A Bizottság 2010/C 138/05 közleménye, (64) bekezdés

<sup>25</sup> A Bizottság 461/2010/EU rendeletének (12) preambulumbekkezdése

A speciálisan a gépjármű-ágazatra vonatkozó első, 123/85/EGK csoportmentességi rendelet<sup>26</sup> kibocsátásának apropója az volt, hogy a Bizottság a számos mentesítésre bejelentett megállapodás tapasztalata alapján definiálni tudta a gépjármű-ágazatbeli megállapodások azon csoportját, amely a 19/65/EGK rendeletben meghatározott mentesülési feltételeket teljesítve csoportmentességi rendeletbe foglalható.<sup>27</sup> Ez a rendelet még nem tartalmazott kifejezett rendelkezést a műszaki információk hozzáférhetővé tételére, tehát egy ágazatbeli vertikális megállapodás mentesülésének nem volt ipso iure akadálya az, ha a gyártó nem tette hozzáférhetővé a javításhoz szükséges műszaki információkat.<sup>28</sup> Ugyanakkor a Bizottság a többi csoportmentességi rendelethez hasonlóan fenntartotta a lehetőségét annak, hogy visszavonja a csoportmentesség kedvezményét<sup>29</sup> az egyébként a rendelet tárgyi hatálya alá tartozó olyan megállapodásoktól, amelyek hatása összeegyeztethetetlen a Szerződés 85. cikk (3) bekezdésével<sup>30</sup>. Bár a rendelet 10. cikkében nevesített tényállások egyikébe sem illik bele a műszaki információknak a független javítóműhelyek részére való hozzáférhetővé tételének megtagadása, a későbbi gyakorlat<sup>31</sup> fényében aligha kétséges, hogy a Bizottság részéről lett volna fogadókészség – legalábbis elvileg – a mentesülés alkalmazásának megvonására, hisz később a Bizottság a 85. cikk (3) bekezdésével ellentétesnek vélte a piac ilyenformán történő lezárását. Mindazonáltal ilyen eset nem merült fel a 123/85/EGK rendelet alkalmazása során a műszaki információk biztosításával kapcsolatban.

A gépjármű-ágazatra vonatkozó első csoportmentességi rendeletet 1995. október 1-jével felváltó 1475/95/EK bizottsági rendelet<sup>32</sup> egyik fontos újítása, hogy már a mentesülés feltételeként tartalmazott kifejezett rendelkezést a műszaki információk hozzáférhetővé tételére. Előírta ugyanis, hogy a csoportmentességi rendeletben meghatározott mentesülés nem alkalmazható akkor, ha a gyártó megfelelő ellenérték fejében sem teszi a független javítóműhelyek számára hozzáférhetővé a gépjárművek javításához és karbantartásához, illetőleg a környezetvédelmi intézkedések végrehajtásához szükséges műszaki információkat.<sup>33</sup> A rendelet azonban csak akkor tette kötelezővé a hozzáférhetővé tételt, ha azok nem állnak szellemi tulajdonjog alatt vagy nem képeznek azonosított és titokban lévő, lényeges know-how-t, tekintettel arra, hogy a Bizottság tiszteletben tartotta a gyártók mint a szellemi tulajdonjogok és know-how jogosultak jogos érdekeit annak eldöntésére, hogy miként hasznosítják ezen jogukat. E jogok gyakorlása azonban nem lehetett diszkriminatív vagy más módon visszaélészerű,<sup>34</sup> ami elsősorban azt jelenti, hogy nem tagadhatta meg a gyártó a műszaki információkat a független javítóműhelytől akkor, ha ugyanakkor egy szerződéses műhely részére hozzáférhetővé tette azokat. E csoportmentességi rendelet nevesítette tehát először a hozzáférés megtagadását a mentesülés ipso iure akadályaként, amely azonban csak a gyártó vagy a szállító javára szóló szerződéses rendelkezés esetében eredményezte a mentesülés alkalmazhatatlanságát.<sup>35</sup> Mindezek célja az volt, hogy a végső felhasználóknak legyen lehetősége választani a szerződéses és a független javítóműhelyek

<sup>26</sup> A Bizottság 123/85/EGK rendelete a Szerződés 85. cikk (3) bekezdésének a gépjármű-forgalmazási és javítási megállapodások bizonyos kategóriáira való alkalmazásáról

<sup>27</sup> 123/85/EGK rendelet (1) preambulumbekendése

<sup>28</sup> Vö. C-10/86 (VAG France SA v Établissements Magne SA) 15-16. pont

<sup>29</sup> 123/85/EGK rendelet 10. cikke

<sup>30</sup> A Lisszaboni szerződéssel EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésre változott a számozása.

<sup>31</sup> COMP/E-2/39.142 – Daimler-Chrysler-ügy, COMP/E-2/39.141 – Fiat-ügy, COMP/E-2/39.142 – Toyota-ügy, COMP/E-2/39.143 – Opel-ügy

<sup>32</sup> A Bizottság 1475/95/EK rendelete a Szerződés 85. cikk (3) bekezdésének a gépjármű-forgalmazási és javítási megállapodások bizonyos kategóriáira való alkalmazásáról

<sup>33</sup> 1475/95/EK rendelet 6. cikk (1) bekezdés 12. pont

<sup>34</sup> 1475/95/EK rendelet (28) preambulumbekendése

<sup>35</sup> 1475/95/EK rendelet 6. cikk (2) bekezdés

között, vagyis a rendelet nem definiálta célként az utópiaci verseny fokozását vagy fenntartását, hanem csak a fogyasztói jólét növelését.

2002. október 1-jén lépett hatályba az ágazatra vonatkozó új csoportmentességi rendelet, a Bizottságnak a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 1400/2002/EK rendelete, melynek már az egyik deklarált célja lett, hogy erősítse a független javítóműhelyek piaci helyzetét.<sup>36</sup> A rendelet előírta, hogy a „mentességet nem lehet alkalmazni akkor, ha a gépjárművek szállítója megtagadja a független szereplőktől a gépjárművek javításához vagy környezetvédelmi intézkedések végrehajtásához szükséges műszaki információkhoz, diagnosztikai és egyéb berendezésekhez és szerszámokhoz való hozzáférést, beleértve minden idetartozó szoftvert és képzést.”<sup>37</sup> E szabály a korábbi csoportmentességi rendelet szövegét követte, azonban a műszaki információk mellett a kötelezettség tárgykörébe vonta a szerszámokat és berendezéseket, valamint a szoftvereket és a képzéseket is. Világos, hogy ezek mindegyike ugyanazt a célt szolgálta, nevezetesen az értékesítés utáni szolgáltatások piacát lezáró magatartások megakadályozását. Figyelemre méltó ugyanakkor, hogy e körben nevesítette a rendelet a szoftvert is, amely hagyományosan a szellemi alkotások körébe tartozik. Ehhez hozzáfűzte, hogy a szellemi tulajdonjog által védett tételekhez és a know-how-hoz való hozzáférést nem lehet visszaélészerűen korlátozni. Hogy mikor visszaélészerű a joggyakorlás, arra a Bizottság Magyarázó Brosúrája nyújthat eligazítást, amikor példaként említi, hogy nem tagadható meg a hozzáférés akkor, ha az erőfölénnyel való visszaélésnek minősülne.<sup>38</sup> Látható, hogy a szabályozás alapvetően a korábbi csoportmentességi rendeletet követte azzal, hogy a tágabb értelemben vett műszaki információk mellett egyes eszközökre is kiterjedt a gyártókra rótt ellátási kötelezettség. Ami újdonság volt, az egyfelől az, hogy a szellemi tulajdonjog tárgyai vonatkozásában már nem elsősorban a diszkriminációmentesség lett a kötelezettség mércéje, hanem a Bizottság kiterjesztő értelmezéssel egyértelműen az erőfölényes tényállásokhoz közelítette azt. A másik újítás a korábbi csoportmentességi rendelethez képest az volt, hogy e szolgáltatási kötelezettség úgynevezett „szigorúan versenyellenes korlátozásként” abszolút feltétele lett a mentesülésnek, így amennyiben egy gépjárműszállító nem felelt meg e követelményeknek, úgy az egész megállapodás tekintetében elvesztette a rendelet által biztosított mentességet.<sup>39</sup> Ráadásul a Bizottság szerint ilyen esetben valószínűleg egyedi mentesülésnek sem lett volna helye az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdés alapján.<sup>40</sup> Emellett az 1400/2002/EK rendelet a független szereplők fogalmának körét is tágította a korábbi csoportmentességi rendelethez képest azzal, hogy a független javítóműhelyek mellett a jogosultak körébe vonta mindazon független vállalkozásokat is, akik közvetve vagy közvetlenül érdekeltek a gépjárműjavításban vagy karbantartásban.<sup>41</sup>

Az 1400/2002 rendelet időbeli hatályának 2010. május 31-i lejárta előtt 3 nappal tette közzé a Bizottság a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások csoportmentességére vonatkozó új, 461/2010/EU rendeletét. E rendelet formálisan is két részre osztotta a gépjármű-ágazatot, és az elsődleges piac tekintetében meghosszabbította az 1400/2002/EK rendelet hatályát<sup>42</sup>, az utópiacokat pedig a vertikális megállapodásokra vonatkozó új, 330/2010/EU csoportmentességi rendelet hatálya alá utalta, a nem mentesíthető, különösen

<sup>36</sup> Lásd az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez fűzött Magyarázó Brosúrája: 14. o.

<sup>37</sup> 1400/2002/EK rendelet 4. cikk (2) bekezdés

<sup>38</sup> Lásd az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez fűzött Magyarázó Brosúrája: 69-74. o.

<sup>39</sup> Lásd az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez fűzött Magyarázó Brosúrája: 30. o. valamint Nagy Csongor István: Kartelljogi kézikönyv. A közösségi és a magyar kartelljog joggyakorlata. HVG-ORAC, Budapest, 2008, 520.o.

<sup>40</sup> Lásd az Európai Bizottság az 1400/2002/EK rendelethez fűzött Magyarázó Brosúrájának 28-31. o.

<sup>41</sup> 1400/2002/EK (26) preambulumbekzdés

<sup>42</sup> 461/2010/EU rendelet 2. cikk

súlyos korlátozások megfogalmazása mellett<sup>43</sup>. Az 1400/2002/EK rendelet hatályát csak a kifejezetten az újautó értékesítésére (vásárlására, viszonteladására) vonatkozó megállapodások mentesülési feltételei tekintetében hosszabbította meg a 461/2010/EU rendelet 2013. május 31-ig, amikor is az elsődleges piacra vonatkozó vertikális megállapodások a 330/2010/EU rendelet hatálya alá kerültek. A műszaki információk hozzáférhetővé tételének szabályai azonban nem az elsődleges piacra fókuszálnak, hanem az utópiacot védik, ezért azok hatálya 2010. május 31-én megszűnt. Az 1400/2002/EK rendeletet felváltó 461/2010/EU rendelet preambuluma ugyan kiemeli a hozzáférés jelentőségét<sup>44</sup>, de annak tételes szabályai már nem szerepelnek a különösen súlyos korlátozások listáján.<sup>45</sup> Mindennek háttérében az állt, hogy a Bizottság az 1400/2002/EK rendelet alkalmazására vonatkozó hatásvizsgálatot követően négy lehetőséget mérlegelt az ágazat jövőbeli szabályozására: meghosszabbítja az 1400/2002/EK csoportmentességi rendelet hatályát; a rendelet hatályának lejártá után lehetővé teszi, hogy az ágazatbeli vertikális megállapodások a vertikális megállapodásokra vonatkozó általános csoportmentességben részesüljenek; a vertikális megállapodások általános csoportmentességi rendeletére vonatkozó iránymutatásban fogalmazzanak meg ágazatspecifikus rendelkezéseket; vagy az általános csoportmentességi rendeleten alapuló új csoportmentességi rendeletet fogadnak el az utópiacokra, amely csak az ágazatspecifikus rendelkezéseket tartalmazza.<sup>46</sup> Annak felismerését követően, hogy az elsődleges és a másodlagos piacokon eltérő versenyfeltételek és versenykockázatok vannak, a szabályozási lehetőségek összehasonlítása és gondos mérlegelése után úgy döntött a Bizottság, hogy az utópiacok vonatkozásában a negyedikként körvonalazott szabályozást alkalmazza, vagyis bizonyos ágazatspecifikus „hardcore korlátozások” megfogalmazása mellett az általános vertikális csoportmentességi rendelet hatálya alá utalta a piacokat. Az elsődleges piacot illetően pedig a második lehetőséggel élt a Bizottság azzal, hogy időlegesen az első variációt alkalmazza annak érdekében, hogy a piaci szereplőknek legyen idejük megismerni az új szabályokat és alkalmazkodni hozzájuk. Mindez azt jelenti, hogy 2013 május 31-ig az 1400/2002/EK rendelet szabályait kellett alkalmazni az újautó eladásra, azóta pedig a 330/2010/EU rendeletet.

Ami a műszaki információk hozzáférhetővé tételét illeti, kétféle szabályozási technika lehetőségét hordozta ez magában: a hozzáférés megtagadása marad a „különösen súlyos korlátozások” listáján, vagy teljes egészében kimarad a csoportmentességi rendeletből. Végül a következő három felismerés vezetett oda, hogy a műszaki információkhoz való hozzáférés szabálya nem került fel a különösen súlyos korlátozások listájára, és csak a rendelet preambuluma utal rá.

Egyrészt felismerte a Bizottság, hogy a nem mentesíthető korlátozások listája eleve nem alkalmas arra és nem is célja, hogy bizonyos magatartásokat tiltson vagy kikényszerítsen a vállalkozásokból, hanem csupán a mentesülés „biztonságos kikötőjét” tudja megvonni egyes magatartásoktól.<sup>47</sup> Ezért a csoportmentességi rendelet szabályai nem adekvát reflexiók a hozzáférés megtagadására mint tipikusan erőfölényes magatartásokra. Másrészt tekintettel volt arra, hogy a frissülő gépjárműparknak egyre nagyobb része kerül a 715/2007/EK rendelet hatálya alá, így az információk közzétételének kötelezettsége inkább ex ante szabályozási kérdéssé válik, mintsem versenyjogivá.<sup>48</sup> Harmadsorban pedig figyelembe vette a Bizottság, hogy a gyártó és a szerződéses javítóműhelyek releváns piaci részesedése a javítási és

<sup>43</sup> 461/2010/EU rendelet 4. cikk

<sup>44</sup> 461/2010/EU rendelet (13) preambulumbekkezdés

<sup>45</sup> 2010/C 138/05 közlemény (62)-(68) bekezdések

<sup>46</sup> COM (2009) 388. 5. pont

<sup>47</sup> SEC(2009)1052 bizottsági munkaanyag: 150. pont és 194. pont

<sup>48</sup> SEC(2009)1052 bizottsági munkaanyag: 152. pont. Mindazonáltal a Bizottság munkaanyaga szerint mivel még sokáig lesznek forgalomban 2009 szeptembere előtti típusjávóhagyású autók, a független szereplőket addig is védeni kell a versenyjog eszközeivel. COM (2009) 388. 31. pont

karbantartási piacon szinte mindig meghaladja a 330/2010/EU rendelet hatálya alá utalt csoportmentesség alkalmazásának 30%-os küszöbértékeit, így voltaképpen nincs is mit megvonni a műszaki információt visszatartó gyártótól, hiszen a csoportmentesség a piaci részesedési küszöbök túllépése miatt eleve nem alkalmazható.<sup>49</sup> E körben ugyan felmerült kérdésként, hogy a rendelet a jogi bizonytalanság elkerülése érdekében vállalja-e a tartalmilag fölösleges rendelkezés megfogalmazásával a redundanciát<sup>50</sup>, de végül úgy döntött a Bizottság, hogy nem emeli át a közzétételi kötelezettséget tartalmazó szabályt, mivel az maga után vonná a kivételek megfogalmazásának szükségességét is, ez pedig nem megoldaná, hanem éppen hogy fenntartaná az ebből fakadó visszaélések lehetőségét.

Mindezek alapján tehát a 461/2010/EU rendelet nem tartalmaz kifejezett szabályokat a műszaki információk szolgáltatására, bár a preambulumban kiemeli, hogy a rendeletet azokra a vertikális megállapodásokra is alkalmazni kell, amelyek szellemi tulajdonjogok átruházására vagy használatára vonatkozó kiegészítő megállapodásokat tartalmaznak.<sup>51</sup> Azzal azonban, hogy a 330/2010/EU rendelet alkalmazhatósága – szemben a korábbi 2790/1999/EK rendeletével – nemcsak azt kívánja meg, hogy a szállító piaci részesedése ne haladja meg a 30%-ot, hanem azt is, hogy a vevő piaci részesedése se lépje azt túl<sup>52</sup>, lényegében kizárja a csoportmentesség köréből azokat a megállapodásokat, amelyek lehetővé teszik a műszaki információk diszkriminatív szolgáltatását.

Bár 2010. június 1-től kezdve a műszaki információk hozzáférhetővé tételének kérdését a gépjármű-ágazatra vonatkozó csoportmentességi rendelet ezek szerint ismét nem szabályozta, az információ-közzétételi kötelezettség három, alapvetően technikai jellegű szabályokat tartalmazó rendeletben kapott helyett. Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete a személyautók<sup>53</sup> vonatkozásában, az 595/2009/EK rendelet pedig a haszonjárművek<sup>54</sup> vonatkozásában írja elő, hogy a gyártók kötelesek közzétenni a javításhoz és karbantartáshoz szükséges műszaki információkat. A 715/2007/EK rendelet módosítására és végrehajtására a Bizottság kibocsátotta a 692/2008/EK rendeletet, amely tovább részletezi a közzétételi kötelezettség módját és tartalmát. Összehasonlítva e rendeletek szabályait a korábbi csoportmentességi szabályokkal, két fontos megállapítás tehető. Egyrészt már részletes szabályokat tartalmaznak a közzéteendő információk tartalmára, a közzétételének módjára és a fizetendő díjra, másrészt a rendeletek maguk nem tartalmaznak szankciót a kötelezettségek megsértése esetére<sup>55</sup>, hanem a tagállamok kötelezettségévé teszik, hogy meghatározzák a hatáson, arányos és visszatartó erejű jogkövetkezményeket.<sup>56</sup> A szabályozás céljaként egyrészt a javítási és karbantartási információk szolgáltatásainak piacán folyó versenyt, másrészt a belső piac működésének javítását jelölik meg a rendeletek<sup>57</sup>, a downstream piacokon folyó verseny védelme és a fogyasztói jólét fokozása viszont nem jelenik meg

<sup>49</sup> SEC(2009) 1052. 156. pont és 194. pont

<sup>50</sup> SEC(2009) 1052. 154-156. pont, valamint 228-230. pontok

<sup>51</sup> A Bizottság 461/2010/EU rendeletének (6) preambulumbekzdése

<sup>52</sup> 330/2010/EU rendelet 3. cikk

<sup>53</sup> A rendelet hatálya a 2. cikk (1) bekezdése szerint a 2610 kg referenciatömeget meg nem haladó, a 70/156/EGK irányelv 2. mellékletében meghatározott M1, M2, N1 és N2 kategóriájú járművekre terjed ki. A műszaki információkat a típusjövahagyás dátumától függően felmenő rendszerben kell közzétenni.

<sup>54</sup> A rendelet hatálya a 2. cikke szerint a 2610 kg referenciatömeget meghaladó, a 70/156/EGK irányelv 2. mellékletében meghatározott M1, M2, N1 és N2 kategóriájú, illetőleg az M3 és N3 kategóriájú járművekre terjed ki. A műszaki információkat a típusjövahagyás dátumától függően felmenő rendszerben kell közzétenni.

<sup>55</sup> Bár a típusjövahagyás kérésekor vagy az azt követő 6 hónapon belül bizonyítania kell a gyártónak, hogy megfelelő módon közzétette a javítási és karbantartási információkat, ennek elmaradása esetére csak azt írja elő a rendelet, hogy a nemzeti hatóságok megteszik a megfelelő intézkedéseket. Lásd 15/2007/EK rendelet 6. cikk. (7) bekezdés

<sup>56</sup> 715/2007/EK rendelet 13. cikk (1) bekezdés és (2) bekezdés e) pont; illetőleg 595/2009/EK rendelet 11. cikk (1) bekezdés

<sup>57</sup> 715/2007/EK rendelet (8) preambulumbekzdés



deklarált célként. Látható tehát, hogy nemcsak a szabályozás maga, hanem a megközelítés is megváltozott a műszaki információk körül, amikor a versenyjog ex post szabályait felváltotta az ex ante szabályozási rezsím.

### *III. A hozzáférhetővé tétel kötelezettségének tartalma*

A jogszabályi keret jelentősen megváltozott azzal, hogy a csoportmentességi rendelet nem határozza meg versenyjogi összefüggésben a műszaki információkhoz való hozzáférés kötelezettségét, hanem a Parlament és a Tanács közös rendeletekben részletezi a közzététel tartalmát, célszerű különválasztani a Bizottság versenyjogi megközelítését a Tanács és a Parlament technikai részletekbe menő, ex ante szabályozási jellegű megközelítésétől. A kötelezettség megsértésének jogkövetkezményei szempontjából is élesen elválnak a kétféle látásmód. A jelenlegi szabályozás elsősorban a tagállami jogalkotóra bízta a szankciók meghatározását, a korábbi pedig a Bizottságra, illetve a tagállami versenyhatóságokra testálta a meghatározott jogkövetkezmények alkalmazásának lehetőségét.<sup>58</sup> Versenyjogi megközelítésben ez utóbbinak van nagyobb jelentősége, hiszen a piaci működés rendszerében a műszaki információk megtagadásának a versenyre gyakorolt hatása nem változik meg attól, hogy az uniós jogalkotó más összefüggésben egyébként szabályozza azt. Ezért érdemes felidézni, hogy mit takart a műszaki információk hozzáférhetővé tételének kötelezettsége a Bizottság hatékony versenyt szem előtt tartó értelmezésében, és mit takar a Parlament és a Tanács rendeleteiben a jelenlegi szabályozási rezsím alatt.

#### *III.1. A Bizottság versenyjogi megközelítése*

Bár az 1400/2002/EK csoportmentességi rendelet példálózó jelleggel felsorolta, hogy mikre kell kiterjednie a hozzáférésnek, a Bizottság gyakorlatában tovább részletezte azokat. Eszerint a kötelezettség alapvetően három elemet foglalt magába. Első és legfontosabb eleme maga a gépjárműre vonatkozó műszaki információ volt, amelynek fogalma bár folyton változott a technológiai fejlődéssel<sup>59</sup>, a Bizottság szerint hét típusba volt sorolható.<sup>60</sup> Ezek első típusa az alapvető műszaki paraméterek csoportja, amely a mérhető értékek referencia értékeit (pl. guminyomás, fékerő elosztás stb.) és beállítási pontjait foglalta magába. A második típus a javítási és karbantartási műveletek szakaszainak leírása és ábrája (pl. szervíz-kézikönyv, műszaki dokumentumok, kapcsolási rajzok stb.). Ezt követi a tesztelési és hibameghatározási információk típusa, úgy mint a diagnosztikai és hibaelhárítási kódok, valamint szoftverek. A negyedik információ típus az elektronikus vezérlőegységek újraprogramozásához és visszaállításához szükséges kódok, szoftverek és információk összessége. A következő csoportba az alkatrész információk és -katalógusok, kódok, leírások, járműazonosítási módszerek és alkatrész azonosítási kódok tartoztak. A hatodik információ típust a visszahívási és gyakori hibajelenségek információjának csoportja alkotta. Végül a képzési anyagok jelentették a hetedik típust. A kötelezettség második eleme a diagnosztikai és egyéb berendezések, szerszámok, valamint szoftverek és azok frissítéseit jelentette. A

<sup>58</sup> A Tanács 1/2003/EK rendelete a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról

<sup>59</sup> 2010/C 138/05 Bizottsági közlemény (66) bekezdés szerint az ott hivatkozott rendeletek definíciója irányadó a műszaki információ fogalmának tartalmára.

<sup>60</sup> COMP/E-2/39.142 – Daimler-Chrysler-ügy (2) bekezdés

kötelezettség harmadik eleme a fent említett szerszámok értékesítés utáni szolgáltatásainak hozzáférhetővé tételét takarta.<sup>61</sup>

Végigtekintve a Bizottság kategorizálásán látható, hogy a műszaki információk első négy és a hatodik típusa a gépjárműágazat másodlagos piacai közül a javítási és karbantartási piacra fókuszált, az ötödik az alkatrész kereskedelemre, az utolsó típus pedig valamennyi utópiacra vonatkozott. Feltűnik, hogy ezen információ típusok között, számarányukat tekintve a javításra és karbantartásra vonatkozó információk voltak túlsúlyban, és az egyébként volumenét tekintve domináns pótalkatrész kereskedelemre csak egy nevesített típus vonatkozott. Fontos észrevenni ugyanakkor, hogy a nevesített információ típusok egy része, valamint a szoftverek és azok frissítései oltalom alatt álló szellemi alkotások<sup>62</sup>, egy részük „know-how”<sup>63</sup>, harmadrészben pedig olyan mérhető műszaki adatok voltak, amelyek pusztán leírták a gépjármű valamely részének működési mechanizmusát. Mindezeknek a későbbiek során, a hozzáférést megtagadó gyártó magatartásának értékelésekor volt jelentősége.

Ami feltűnhet ugyanakkor, hogy például az alkatrészek formatervezési mintáját már nem nevesítette a Bizottság, holott a javítási munkálatoknak jelentős része érinti ezt a kérdéskört a karosszériaelemek helyreállításakor<sup>64</sup>, illetőleg az alkatrész kereskedelem szempontjából is jelentősége van,<sup>65</sup> különösen azon tagállamokban, amelyek – szemben Magyarországgal<sup>66</sup> – kizárólagos jogot engednek az összetett dolog oltalom alatt álló alkotóelemeinek hasznosítására is, a felhasználás céljától függetlenül.<sup>67</sup> A kérdéskör kényes természetét jól mutatja, hogy bár a Bizottság tett egy javaslatot 2004-ben a tagállami formatervezési mintaoltalmak korlátozására a pótalkatrészpiac liberalizációja érdekében, azonban a tagállamok ellenállásán elbukott a javaslat.<sup>68</sup> Mivel 2014-ben végül visszavonta azt a Bizottság, a formatervezési mintaoltalmakat harmonizáló 98/71/EK irányelv nem tudta harmonizálni a 14. cikkel „befagyasztott” tagállami szabályozást a pótalkatrészek fennálló mintaoltalmak tekintetében. A közösségi formatervezési oltalom esetében ugyan érvényesül az utópiaci liberalizáció, de a 6/2002/EK rendelet is csak átmeneti rendelkezésként szabályozza a szabad felhasználás ezen esetét.<sup>69</sup>

A Bizottság által meghatározott negyedik információ típus kiemelt jelentőségét az adja, hogy a gépjármű elektronikai vezérlőegysége hagyományosan szerves kapcsolatban áll a biztonsági rendszerekkel is, ezért fennállhat annak kockázata, hogy annak pontos műszaki

<sup>61</sup> A Bizottság 2010/C 138/05 közleménye: (68) bekezdés

<sup>62</sup> Ugyan az angolszász terminológia a „szellemi tulajdon” fogalmába beleérti az iparjogvédelmi oltalmakat, a know-how-t, valamint a szerzői és szomszédos jogokat is, azonban a hozzájuk fűződő jogok eltérő tartalmára tekintettel itt célszerű megkülönböztetni őket.

<sup>63</sup> A know how fogalmára lásd az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének a technológiaátadási megállapodások csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 316/2014/EU rendelet 1. cikk (1) bekezdés i) pontjában foglalt meghatározást, amely szerint: „*tapasztalatból és kísérletezésből származó gyakorlati ismeretek, amelyek titkosak, azaz nem közismertek vagy könnyen hozzáférhetők; lényegesek, azaz a szerződés szerinti termékek előállításához fontosak és hasznosak; valamint azonosítottak, azaz kellően átfogó módon leírtak ahhoz, hogy megállapítható legyen, hogy a know-how megfelel a titkosság és lényegesség követelményének.*”

<sup>64</sup> Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság már a 94/C 388/03 számú, majd a 2005/C 286/03 számú véleményében is foglalkozott ezzel a problematikával. HL.C. 388.1994.12.31 (9.o.); HL.C.286.2005.11.17. (8.o.)

<sup>65</sup> Vö. Maxicar v Renault (Case 53/87) és Volvo v Erik Veng ügy (Case 238/87)

<sup>66</sup> Magyarországon a 2001. évi XLVIII. törvénynek a formatervezési minták oltalmáról szóló 98/71/EK irányelv 14. cikke szerint az uniós csatlakozást követően is hatályban tartott 17. § (2) bekezdése szerint ha a felhasználási cél valamely összetett dolog helyreállítása, akkor az üzleti tisztesség keretein belül annak még az oltalom alatt álló alkotóeleme is felhasználható, akár az oltalom jogosultjának engedélye nélkül is.

<sup>67</sup> Lásd a Bizottság 2004/0203 számon előterjesztett javaslata indokolásának 4. oldalát. COM(2004) 582.

<sup>68</sup> Lásd a Bizottság 2004/0203 számon előterjesztett javaslatát a formatervezési minták oltalmáról szóló 98/71/EK irányelv módosításáról. COM(2004) 582.

<sup>69</sup> Lásd a közösségi formatervezési oltalomról szóló 6/2002/EK rendelet 110.cikkét

ismerete a gépjármű kinyitásához és elindításához is hozzásegítené az arra illetéktelen személyt. Ennek kiküszöbölése érdekében körvonalazta a rendelet a műszaki információk hozzáférhetővé tételének korlátjaként, hogy „jogszerű és helyénvaló megakadályozni az olyan műszaki információhoz való hozzáférést, amely lehetővé tenné egy harmadik fél számára a fedélzeti lopásgátló készülékek megkerülését vagy hatástalanítását, az elektronikus szerkezetek újrakalibrálását vagy olyan szerkezetek szakszerűtlen kezelését, amelyek korlátozzák például a gépjármű sebességét, kivéve, ha a lopás, az újrakalibrálás vagy a szakszerűtlen kezelés elleni védelem kevésbé korlátozó, egyéb eszközökkel is elérhető.”<sup>70</sup> E kivételes szabály azonban szűken értelmezendő, és csak akkor volt alkalmazható, ha nem volt más, kevésbé korlátozó megoldás. Ilyen, kevésbé korlátozó megoldásként javasolta a Bizottság, hogy a gyártók külön biztonsági kóddal lássák el a jármű biztonsági rendszereit és lehetőleg válasszák le azokat a működtetéshez használandó rendszerektől. Megjegyzendő e körben ugyanakkor, hogy a lopásgátló rendszerek hatásosságát éppen az adhatja, ha mélyen integráltak a többi elektronikus rendszerbe. Ha a hozzáférhetővé tételi kötelezettség miatt le kell azokat választani a többi elektronikus rendszerről, az csökkenti a hatékonyságukat. Ez pedig végső soron nem a gyártónak okozhat kárt leginkább, hanem a gépjármű tulajdonosának. A kérdés problematikáját később a Bizottság is felismerte, de csak annak előírásáig jutott, hogy létre kell hozni egy fórumot ennek megvitatására.<sup>71</sup> Megjegyzendő továbbá, hogy ezen kivételes szabályra hivatkozás esetén a jogszerű megtagadás egyéb eseteihez hasonlóan a gyártónak kellett bizonyítani a különleges feltételek fennállását. Mindazonáltal csak olyan műszaki információt kellett a javítóműhelyek számára hozzáférhetővé tennie a gyártóknak, amely a javítás és karbantartás elvégzéséhez valóban szükséges volt.<sup>72</sup> Ez természetesen nyitva hagyta a kérdést, hogy mely információ szükséges valóban a javítás és a karbantartás elvégzéséhez, de mint ténykérdés, valóban nem igényelt pontosabb szabályozást.

Az 1400/2002/EK rendelet meghatározta a hozzáférhetővé tétel alapvető kereteit is, amikor kimondta, hogy annak megkülönböztetés-mentesnek, haladéktalannak, arányosnak és használhatónak kellett lennie. Mindezen kötelezettségek alapvető mércéje a megkülönböztetés-mentesség volt, vagyis a szerződéses javítóműhellyel azonosan kellett kezelni a független piaci szereplőket is úgy az információk, képzések és eszközök nyújtása tekintetében, mint a hozzáférés módja, időtartama és ára tekintetében. E körben az sem volt megengedhető, hogy a független szereplőnek meg kelljen vásárolnia az alkatrészt az információkhoz való hozzáférés érdekében. A megfogalmazott követelmények nyilvánvalóan kizárták a szerződéses és független javítóműhelyek közti különbségtétel lehetőségét, és az olyan „adminisztratív obstrukciók” egyes formáit, mint például az érthetetlen nyelven vagy érthetetlen formában történő hozzáférhetővé tételt, a túlzott díjkövetelést vagy más feltétel indokolatlan támasztását, illetőleg az időhúzást. Természetesen ezek mértékére nincs objektív mérce, a feltételek teljesülését esetről esetre kellene vizsgálni.

A független szereplők fogalmi körébe csak a gépjárműjavítással és karbantartással közvetlenül vagy közvetve foglalkozó vállalkozás volt értendő, így nem tartoztak ide többek között a közúti balesetek elemzésével foglalkozó szakértők és olyan gyártók, akik pótalkatrészeket kívánnak gyártani.<sup>73</sup> Ugyanakkor például egy országúti mentést végző vállalkozás részére hozzáférhetővé kellett tenni azon információkat is, amelyek a leállt gépjármű újraindításához, vagy a kulcs bezárása esetén a gépjármű kinyitásához voltak szükségesek.<sup>74</sup>

<sup>70</sup> Lásd 1400/2002/EK rendelet (26) preambulumbekzdés

<sup>71</sup> Lásd 692/2008/EK rendelet (10) preambulumbekzdése és 13. cikk (9) bekezdés

<sup>72</sup> Lásd az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez füzött Magyarázó Brosúrája 66. kérdését.

<sup>73</sup> Lásd az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez füzött Magyarázó Brosúrája 84. kérdését.

<sup>74</sup> Lásd az Európai Bizottságnak az 1400/2002/EK rendelethez füzött Magyarázó Brosúrája 94. kérdését.

### III.2. A Bizottság jogalkalmazási gyakorlata

Eddig négy eset ismert, amikor a Bizottság vizsgálatot indított a műszaki információk nem megfelelő hozzáférhetővé tétele miatt, és kilátásba helyezte a csoportmentesség kedvezményének visszavonását. Az IKA kutatóintézet által készített, a gépjármű-javítási és karbantartási piaccal kapcsolatos tanulmány<sup>75</sup> bemutatta, hogy négy jelentős gépjárműgyártó nem biztosított megfelelő hozzáférést a műszaki információkhoz, a független javítóműhelyek számára. A Bizottság ezért 2006 decemberében eljárásokat indított az érintett gépjárműgyártók, nevezetesen a Fiat Auto SpA, a Toyota Motor Europe NV/SA, a General Motors Europe és a Daimler-Chrysler ellen.<sup>76</sup> Bár az eljárások egymástól függetlenül folytak, azok menete és a lényegi kérdések azonosak voltak. Előzetes értékelésében megállapította a Bizottság, hogy az érintett gyártók az 1400/2002/EK rendelet hatálybalépése után sem tették elérhetővé a műszaki információk bizonyos fajtáit a független javítóműhelyek számára, és nem hoztak létre olyan hatásos rendszert sem, ami lehetővé tette volna ezen javítóműhelyek számára a javításhoz szükséges műszaki információkhoz való hozzáférést. S bár a gyártók az eljárás alatt létrehoztak erre egy-egy weboldalt, a műszaki információk teljes köre még mindig nem volt hozzáférhető.

A Bizottság két érintett piacot azonosított az eljárásban. Egyrészt a személygépjárművekhez kapcsolódó javítási és karbantartási szolgáltatások piacát, amelyen az érintett gyártók szerződéses hálózatai „igen nagy” piaci részesedéssel rendelkeztek; valamint a javítóműhelyek számára nyújtott műszaki információk piacát, melyen a saját gépjárműveikre vonatkozó műszaki információk tekintetében az érintett gyártók egyedülként voltak képesek valamennyi információt rendelkezésre bocsátani. Nem egyértelmű a Bizottság határozatából, hogy az elsőként definiált termékpiac valamennyi személygépjárműre vonatkozó javítási és karbantartási szolgáltatások piacát jelenti-e vagy az egységes szolgáltatási piacnak valamilyen módon (pl. márkák szerint) horizontálisan tagolt részét. Az első megközelítés ugyanis megfelel az újautó-értékesítésre alkalmazott piacmeghatározási gyakorlatnak, amely a fennálló helyettesítési láncokra tekintettel nem tagolja márkák szerint horizontálisan a termékpiacot, a jelen esetben azonban utópiaci szolgáltatások voltak a vizsgált termékek, másfelől pedig kétséges, hogy az érintett gyártók szerződéses javítóműhelyei valóban „igen nagy” piaci részesedéssel rendelkeztek az egységes piacon. Abból kiindulva ugyanis, hogy a független javítóműhelyek piaci részesedése az EU területén többé-kevésbé megegyezik a szerződéses javítóműhelyekével<sup>77</sup>, valamint hogy az európai piacon legalább tizenöt jelentős gyártónak van szerződéses javítóműhely-hálózata aligha valószínű, hogy az eljárás alá vont gyártók szerződéses javítóműhelyeinek külön-külön számolt piaci részesedése az egységes javítási-karbantartási piacon meghaladná az 5%-ot. Még annak figyelembevétele mellett is igaz ez, hogy számos javítóműhely több gyártóval is szerződésben áll. Az utóbbi megközelítésben pedig bár valószínű lehet a szerződéses javítóműhelyek „igen nagy” piaci részesedése<sup>78</sup>, azonban a határozat nem ad útmutatást arra,

<sup>75</sup> COMP/F-2/2003/26/SI.2.371920 (ec.europa.eu/competition/sectors/motor\_vehicles/documents/ika.html) (2014, 05, 10)

<sup>76</sup> COMP/E-2/39.142 – Daimler-Chrysler-ügy, COMP/E-2/39.141 – Fiat-ügy, COMP/E-2/39.142 – Toyota-ügy, COMP/E-2/39.143 – Opel-ügy

<sup>77</sup> Bizottság az ágazati szervezetektől igényelt adatok alapján kimutatta, hogy az egységes európai gépjármű-javítási és karbantartási piacokon 45%-60% a szerződéses műhelyek piaci részesedése. SEC(2009)1053: 134. pont

<sup>78</sup> Vö. COM(2009) 388. 11. pont

hogy milyen szempontok figyelembevételével tagolta az egységes termékpiacot a releváns piac meghatározásánál.

A Bizottság előzetes megállapítása szerint az eljárás alá vont gyártók által a független javítóműhelyeknek nyújtott információk köre és elérhetősége nem felelt meg azok igényeinek, nem bocsátottak rendelkezésükre valamennyi műszaki információt<sup>79</sup>, illetve csak a szerződéses javítóműhelyeknek biztosítottak teljes hozzáférést a műszaki adatokhoz<sup>80</sup>. A Bizottság szerint mindez, más autógyártók hasonló gyakorlatával együtt hozzájárulhatott a független javítóműhelyek piaci pozíciójának visszaeséséhez. Emellett a fogyasztóknak is károkat okozhatott az alkatrész választék csökkenése, a javítási szolgáltatások áremelkedése és a javítóműhelyek számának csökkenése. Ezért a Bizottság arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a gyártóknak az értékesítés utáni szolgáltatást nyújtó partnereivel kötött megállapodásai esetében nem alkalmazható a 1400/2002/EK rendelet mentesítése a 4. cikk (2) bekezdésébe ütközés miatt, és valószínűleg az EKSZ 81. cikk (3) bekezdése sem alkalmazható. A Bizottság kifejezetten hivatkozott arra is, hogy a (26) preambulumbekkezdés szerint nem lehet különbséget tenni a szerződéses és független javítóműhelyek között a hozzáférés feltételeit illetően.

Az eljárás alá vont gyártók 2007. elején kötelezettségvállalást ajánlottak fel arra, hogy a hátrányos megkülönböztetés tilalmát tiszteletben tartva a független javítóműhelyek számára is rendelkezésre bocsátják az általuk szállított gépjárművek javításához szükséges valamennyi műszaki információt, szerszámot, felszerelést, szoftvert és képzést, amelyet a szerződéses javítóműhelyeknek vagy importőreiknek rendelkezésre bocsátanak. Ezen információknak az unió valamennyi nyelvén való közzétételét vállalták a gyártók, vagyis e tekintetben a megkülönböztetés-mentesség követelményén túli vállalást tettek. A General Motors Europe vállalta azt is, hogy korlátlan hozzáférést biztosít azokhoz a műszaki információkhoz is, amelyek a lopásgátló megkerülését, az elektronikus rendszerek újralibrálását és a gépjármű teljesítményét korlátozó szerkezetek kezelését lehetővé tennék, feltéve hogy az igénylők megszerzik a vonatkozó képzési bizonyítványt. Mivel a műszaki információkat a 4. cikk (2) bekezdése szerint az igényekkel arányosan kell biztosítani, ezért csak a használat arányos díjat követelhettek a gyártók az igénybevevőktől, így erre is kötelezettséget vállaltak. Ennek megfelelően az éves előfizetés (melynek összege 1254-3700 euró között volt) alternatívájaként lehetővé tették a havi és napi elérés mellett az 1 óras elérést is, 3-4 euró összegért. Az éves hozzáférési díjak közötti relatíve jelentős különbség okára a határozatok nem térnek ki. Mivel azonban óránkénti időegységben is elérhetőek az információforrások, a használati igény arányos díjfizetés követelménye nem sérül, másrészt pedig a megkülönböztetés-mentesség követelménye is teljesül azzal, hogy a díjak számítási alapja a szerződéses javítóműhelyek által fizetendő díj. Tehát elvileg nincs különbség a szerződéses és a független javítóműhelyek által fizetendő díjak között. Következésképp a díjak megfelelnek a mentesüléshez szükséges követelményeknek, még akkor is, ha a közel azonos tartalmú szolgáltatások árai közötti több mint háromszoros eltérés nehezen is indokolható.

Mivel e kötelezettségvállalások azok elfogadása esetén csak a gyártókat és a kapcsolt vállalkozásaikat kötelezte volna, a gyártók – a General Motors Europe kivételével – arra is kötelezettséget vállaltak, hogy mindent megtesznek annak érdekében, hogy a független importőreiket szerződésben kötelezzék az általuk tett kötelezettségvállalásoknak megfelelő magatartásra.

A tanácsadó bizottság a kötelezettségvállalásokra tekintettel úgy találta, hogy nincs szükség intézkedésre, ezért kedvező véleményt adott, s így a Bizottság 2007. júliusában mind a négy gyártóval szemben folytatott eljárást megszüntette. Később úgy emlegette a Bizottság e négy eljárást, mint amelyek jelentősen hozzájárultak a másodlagos piac hatékonyabb

<sup>79</sup> A meghallgató tisztviselő zárójelentése a "Fiat" ügyben (2007/C 307/12)

<sup>80</sup> A meghallgató tisztviselő zárójelentése az "Opel" ügyben (2007/C 304/11)

működéséhez.<sup>81</sup> Mindazonáltal az 1400/2002/EK rendelet időbeli hatályának lejártával megszűnt az a világos jogalap, amely alapján a Bizottság eljárhatott a versenyt műszaki információk visszatartásával torzító piaci szereplőkkel szemben. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy egyáltalán nincs már jogalap a versenyt ily módon sértő vállalkozás elleni eljárásra, hanem csak azt, hogy egy külön feladat lett az EUMSZ 101. vagy 102. cikkéből levezetni a jogsértés megállapítását.

### III.3. Az Európai Parlament és a Tanács új megközelítése

Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK és 595/2009/EK rendelete előírja, hogy a gépjárműgyártók kötelesek az internetes oldalakon keresztül, szabványosított formában hozzáférhetővé tenni a gépjárművekre vonatkozó javítási és karbantartási információkat és képzési anyagokat.<sup>82</sup> A javítási és karbantartási információk köre magában foglal minden olyan információt, amely „a jármű hibájának megállapításához, a jármű karbantartásához, ellenőrzéséhez, időszakos felülvizsgálatához szükséges, és amelyet a gyártók hivatalos forgalmazói és szervizeik rendelkezésére bocsátanak.”<sup>83</sup> A 715/2007/EK rendelet 6. cikke (az 595/2009/EK rendelet 6. cikke pedig erre visszautalva) részletesen felsorolja, hogy pontosan milyen információkat kell közzétenniük a gyártóknak. A személygépjárművek vonatkozásában a 715/2007/EK rendeletet végrehajtó 692/2008/EK bizottsági rendelet tovább részletezi a műszaki specifikációk körét.<sup>84</sup> Ami különösen érdekes az új szabályozásban az az, hogy amíg a 715/2007/EK rendelet a műszaki információk mellett nem tesz említést a javításhoz szükséges szoftverekről, addig az 595/2009/EK rendelet szerint a gyártók kötelesek korlátlan hozzáférést engedni a független gazdasági szereplők számára a javításhoz kapcsolódó szoftverekhez is.<sup>85</sup> Jóllehet, a gyártó ésszerű és arányos díjat számíthat fel a hozzáférésért, ugyanakkor észre kell venni, hogy a rendelet egy oltalom alatt álló termék esetében mondja ki a gyártó szolgáltatási kötelezettségét.<sup>86</sup> E kötelezettség deklarálása mérföldkőnek számít a műszaki információk biztosítása terén, mivel nem egy versenyt torzító magatartás represziójaként jelenik meg, hanem objektív alapon, ex lege kötelezettséget ró minden gyártóra, a piaci versenyre való tekintet nélkül. Versenyjogi oldalról nehezebben lenne indokolható ez a kötelezettség, hiszen amennyire pro-kompetitív hatású lehet, annyira kontraproduktív is abban az értelemben, hogy visszavetheti a beruházásigényes fejlesztéseket akkor, ha az oltalom alatt álló szellemi alkotások hasznosítására nincs kizárólagos joga a gyártóknak.<sup>87</sup>

A rendeletek szerint az információkhoz való hozzáférést lehetővé kell tenni a független gazdasági szereplők részére, ideértve valamennyi vállalkozást, amely a gépjárműjavításban vagy karbantartásban közvetlenül vagy közvetve érdekelt, valamint az érdeklődő alkatrész-, diagnosztikai eszköz vagy vizsgálóberendezés-gyártót és -javítót. A hozzáférhetővé tétel módját illetően előírják a rendeletek, hogy annak megkülönböztetésmentesnek, azonnalinak és korlátlanak kell lennie, valamint hogy a karbantartások idejét leszámítva mindig elérhetőnek kell lennie. Az egyetlen eset, amit a korlátlanság alóli kivételként határoz meg a Bizottság a 692/2008/EK végrehajtási rendeletben az az, hogy a

<sup>81</sup> A Bizottság MEMO/09/348 számú publikációja és COM(2009) 388. számú munkaanyag 11. pont

<sup>82</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete 6. cikk (1) bekezdés, valamint 595/2009/EK rendelete 6. cikk.

<sup>83</sup> 715/2007/EK rendelet 3. cikk 15. pont

<sup>84</sup> 692/2008/EK rendelet XIV. melléklet

<sup>85</sup> 595/2009/EK rendelet 6. cikk (1) bekezdés

<sup>86</sup> Vö. Maxicar v Renault (Case 53/87: 17. bekezdés)

<sup>87</sup> 2009/C 45/02. 75. pont

biztonsági információkhoz való hozzáférés során feltételként szabhatja a gyártó, hogy a javítóműhely előzetesen igazolja akkreditációját annak érdekében, hogy csak jogszerű működésre fogja használni a megszerzett információkat. A kérdés problematikája itt azonos a korábban vázoltakkal, vagyis az ex ante kötelezettség mellé nem társul szinte semmilyen ex ante védelem annak elkerülésére, hogy a biztonsági műszaki információkat jogosulatlanul használhassák fel a vállalkozások, hiszen ezen információk értéke nyilvánvalóan messze meghaladja annak költségét, hogy valaki létrehozson egy akkreditációval rendelkező, „független gazdasági szereplőnek” minősülő vállalkozást.

Látható tehát, hogy a jogalkotó új megközelítése egészen más kontextusba helyezte a műszaki információkat. Azzal, hogy a Bizottság felismerte a műszaki információkhoz való hozzáférhetővé tétel kötelezettségének idegenségét a csoportmentességek rendszerében, és huszonöt év után szakított azzal a gyakorlattal, hogy megvonja a csoportmentességéből fakadó előnyöket a renitens vállalkozástól, két fontos hatást ért el. Egyrészt hogy átengedte a kérdéskört az ex ante szabályozás terepébe, másrészt hogy a versenyjogi következményeket közvetlenül az EUMSZ 101. cikke és 102. cikke viszonylatában kell esetről-esetre vizsgálni.

#### *IV. A szabályozás történetének értékelése*

Bár az utóbbi években a válsággal küzdő elsődleges piac gravitációja<sup>88</sup> miatt kevesebb figyelmet kapott a gépjárműjavítások és -karbantartások piaca, a közeljövőben jelentős szerkezeti átalakulás várható. Egyrészt az átalakuló járműhasználati szokások miatt megváltozó fogyasztói igények fogják kikényszeríteni a piaci koncentrációt<sup>89</sup>, másrészt a technikai fejlődés fogja élesebb versenyre készíteni a piaci szereplőket. Az elektromos autók piaci bevezetése és elterjedése pedig nagyfokú rugalmasságra és gyors fejlesztésre fogja ösztönözni a javítóműhelyeket és pótalkatrészgyártókat, ami minden eddiginél jelentősebb mértékben alakíthatja át az utópiacokat. Ezen átalakulás pedig nyilvánvalóan a műszaki információk visszatartása, illetőleg megszerzése körül fog végbemenni, mivel a hagyományos gépjármű-technológia ismerete már nem lesz elegendő, illetőleg az elektromos energiaellátás és az ahhoz kapcsolódó szaktudás miatt elengedhetetlen lesz az új szereplők piacra lépése. A következő évtizedben tehát várhatóan jelentősen felértékelődik majd a műszaki információk ismerete a gépjárműágazat másodlagos piacain, és a hatékony versenyt e megváltozó környezetben is védeni kell. Fontos kérdés ezért, hogy a műszaki információkkal kapcsolatos visszaélésekre képes lesz-e adekvát választ adni a jog.

1985. október 1-je és 2010. május 31. közötti időszakban a Bizottság rendeletileg vonta meg a csoportmentesség kedvezményét a műszaki információkkal visszaélő gyártóktól. Ez a szabályozási séma eredményesen lépett fel négy jelentős gépjárműgyártóval szemben, amikor azok nem biztosítottak megfelelő módon hozzáférést a járműveik műszaki információihoz. Az új szabályozási rezsimnek viszont még nincs gyakorlata, ezért nem lehet tudni, hogy képes lesz-e megfelelő mértékű védelmet biztosítani az utópiaci versenynek. Mindazonáltal a versenyjog azzal, hogy átengedte az ágazati szabályozás terepébe a

---

<sup>88</sup> 2012-ben és 2013-ban egyértelműen az állami támogatással, illetve vállalkozások összefonódásával kapcsolatos ügyek uralták a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatóságának munkáját a gépjármű szektorban. Ennek okai a válsággal küzdő ágazat megmentésére tett erőfeszítések és a csoportmentesség új rendszerére való átállás voltak.

<sup>89</sup> The Boston Consulting Group: The European Automotive Aftermarket Landscape (2012) 13-15. o. <http://www.bcg.com/documents/file111373.pdf> (2014, 05, 10)

műszaki információk szolgáltatásának kérdését, nem vonta ki magát teljesen a probléma megoldásából.

Egyrészt ugyanis a 2009 előtt forgalomba helyezett autók tekintetében nem hatályos az új szabályozás, ezért az európai gépjárműpark egy nem jelentéktelen része tekintetében – a Parlament és a Tanács rendelete alapján – nem kötelesek a gyártók műszaki információt nyújtani a független szervizeknek. Ebben kontextusban tehát kizárólag a versenyjogi eszközök vehetők igénybe azon vállalkozásokkal szemben, akik igyekeznek kizárni a javítási-karbantartási piacról a független szereplőket. Másrészt az új rezsim mögött továbbra is elérhető a versenyjog, amennyiben a szabályozás ellenére valamely piaci szereplő korlátozza a versenyt.<sup>90</sup> Tehát attól függetlenül, hogy a műszaki információk nem megfelelő hozzáférhetővé tétele maga után vonhatja a tagállamok által az ágazati szabályozás keretében meghatározott jogkövetkezményeket, végső soron a versenyjog eszközrendszere is felhívható a verseny sértő magatartásokkal szemben.

Mindez pedig azt jelenti, hogy továbbra is érvényesek a témával kapcsolatos korábbi versenyjogi dilemmák, sőt, azzal, hogy a csoportmentességek rendszeréből eltűnt az információ hozzáférés kérdése, valamennyivel még összetettebb feladat lesz a jogsértések versenyjogi értékelése. A korábbi szabályozásnak ugyanis megvolt az az előnye, hogy mind a jogalkalmazók, mind pedig a jogalanyok számára világos jogkövetkezmény volt a vertikális megállapodások csoportmentességének elvesztése. Az új szabályozási rezsimben azonban közvetlenül az EUMSZ 101. cikkéből, illetve a 102. cikkéből kell levezetni a jogkövetkezményeket – feltéve, hogy a magatartás hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre<sup>91</sup>. Ezért az első kérdés mindjárt a jogalapra vonatkozik, vagyis hogy a 101. cikkbe vagy a 102. cikkbe ütközik a műszaki információk megtagadása? A dilemma gyökere abban rejlik, hogy az információk szolgáltatása vagy annak megtagadása egyfelől a vállalkozás egyoldalú magatartása lehet, amely független a többi piaci szereplő szándékától, és ebben az összefüggésében erőfölényes tényállásként vizsgálható a 102. cikk alapján. Másfelől azonban kizáró hatása révén alkalmas eszköz lehet a vevők (a szerződéses javítóműhelyek) versennyel szembeni védelmére, és ebből a szempontból vertikális megállapodásként is vizsgálható a 101. cikk alapján. Bár a 101. cikk és a 102. cikk különböző piaci magatartásokra fókuszál és emiatt a működési mechanizmusuk is más, azonban mindkettő célja a verseny torzulásának megakadályozása, ezért egymást kiegészítő szabályok, és alkalmazásuk koherens értelmezést igényel.<sup>92</sup>

Mindazonáltal fontos jogalkalmazási kérdés, hogy az információkhoz való hozzáférés nem megfelelő biztosítása az adott esetben egyoldalú magatartásnak tekintendő-e vagy több vállalkozás akarategyezségén alapuló megállapodásnak, mert ez határozza meg az értékelés jogalapját.<sup>93</sup> A jogalapon túl azonban szintén fontos kérdés lesz a piacmeghatározás. Bár

---

<sup>90</sup> Lásd Case COMP/C-1/37.451, 37.578, 37.579 (Deutsche Telekom AG ) 54. bekezdés

<sup>91</sup> A tagállamok közötti kereskedelem érintettsége fontos tényálláseleme az uniós versenyjognak, annak hiánya ugyanis kizárja a 101. és a 102. cikk alkalmazhatóságát. A műszaki információkkal rendelkező gyártók a saját márkáik tekintetében az EU egész területén erőfölényben vannak, ami önmagában is megnehezíti a piacra való belépést, és ezáltal érinti a tagállamok közötti kereskedelmet. Bár elképzelhető olyan eset, amely teljesen lokális természetű és a piacnak csak egy elenyésző részére vonatkozik, s ezért a kereskedelmi érintettség nem állapítható meg, ennek előfordulása meglehetősen atipikus. Ezért megengedhetőnek tűnik az a munkahipotézis, hogy a műszaki információkhoz való hozzáférés megtagadásának legtöbb esetében fennáll a tagállam közötti kereskedelem érintettsége. Vö. a Bizottság iránymutatása a Szerződés 81. és 82. cikkében szereplő kereskedelmi érintettség fogalmáról (2004/C 101/07) 96. bekezdés

<sup>92</sup> Lásd a Bizottságnak a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó közleményének (106) bekezdését (2004/C 101/08)

<sup>93</sup> Bizonyos vertikális megállapodások esetében nem egyértelmű, hogy akaratok találkozását kifejező megállapodásról vagy egyoldalú magatartásról van-e szó. (Tóth Tihamér: Az Európai Unió versenyjoga. Complex, Budapest, 2007, 193.o.) A vertikális megállapodás fogalmának értelmezésére és összehasonlító



egyfelől van korlátozott helyettesíthetőség a műszaki információk körében, másfelől viszont nemcsak gépjárműmárkák szerint lehet tagolni az egységes javítási-karbantartási piacot – ahogy azt a Bizottság tette<sup>94</sup> –, hanem más szempontból is azonosíthatók eltérő karakterisztikájú piacok. Mindezekon felül arra is választ kell majd adnia a jogalkalmazónak, hogy a műszaki információk tekintetében a szellemi alkotások milyen körére és milyen terjedelemben állapítható meg ellátási kötelezettség. E vonatkozásban vitathatatlan, hogy a versenyjog nem a legalkalmasabb eszköz a hozzáférési problémák kezelésére<sup>95</sup>, és ezért indokolt volt ex ante szabályozás alá vonni a műszaki információkhoz való hozzáférés kereteit. Mindazonáltal az európai gépjárműszektor következő évei fogják megmutatni, hogy megfelelő védelmet nyújt-e az új szabályozási rendszer – a versenyjoggal vagy anélkül – a másodlagos piaci versenynek.

---

elemzésére lásd Nagy Csongor István: A vertikális megállapodás mint a kartelltilalom küszöbfogalma: összehasonlító jogi elemzés és értékelés. In Versenytükör: 2011/1)

<sup>94</sup> COMP/E-2/39.142 – Daimler-Chrysler-ügy, COMP/E-2/39.141 – Fiat-ügy, COMP/E-2/39.142 – Toyota-ügy, COMP/E-2/39.143 – Opel-ügy

<sup>95</sup> SEC(2009) 1052. Technical Annex 3. 196. bekezdés