



GAZDASÁGI
VERSENYHIVATAL

VERSENYTANÁCS

Vj-158/2005/148.

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa a **Hyundai Motors Hungary Nagykereskedelmi Kft.** (a továbbiakban HMH) Budapest **I. rendű**, a **Hyundai Motor Europe GmbH** (a továbbiakban: HME) Rüsselsheim **II. rendű**, a **Mobis Parts Europe N.V.** (a továbbiakban: MOBIS) Lummen **III. rendű** eljárás alá vont vállalkozás ellen versenykorlátozó megállapodás tilalma miatt indult eljárás során – tárgyaláson kívül – meghozta az alábbi

h a t á r o z a t o t

A Versenytanács az eljárást megszünteti.

E határozat ellen – az eljárás szünetelés miatti megszüntetése kivételével – az eljárás alá vont vállalkozások a határozat kézhezvételétől számított 30 napon belül a Gazdasági Versenyhivatalnál benyújtható, de a Fővárosi Bírósághoz címzett felülvizsgálat elleni keresettel élhetnek.

I n d o k o l á s

A 2005. szeptember 23-án indult eljárás tárgya: az eljárás alá vontak eredeti tartalékalkatrész értékesítésére és a Hyundai új autók szervizelésére kialakított Hyundai hivatalos szervizhálózat kiépítése során tanúsított 2004-2006. évi versenykorlátozásra alkalmas magatartása.

I.

A Versenytanács az ügyfelek előadása, a csatolt írásbeli bizonyítékok, a 2004. május 1-től hatályos 2003. évi XXXI. törvénnyel és a részben 2005.július 14-től hatályos 2005. évi LXVIII. törvénnyel is módosított 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tpv.) 71. §-a nyomán készült vizsgálati jelentés alapján a következő tényállást állapította meg:

I/A.

Az érintett piac általános jellemzése

a.) A gépjármű szervizszolgáltatások

Garanciális javításra csak azok a szervizek jogosultak, amelyek a magyarországi importőrtől hivatalos szervizszerződés alapján erre jogosultságot szereztek.

A hivatalos szervizhálózathoz való tartozás az eredeti alkatrészhez való hozzáférés szempontjából előnyt jelent (árelőny, biztosított az alkatrészhez való hozzáférés, stb.). Ez az előny a garanciális körön kívüli szerviz szolgáltatások szempontjából is előnyös, hiszen a fogyasztók autójukat, azok 4-6 éves koráig inkább javíttatják eredeti alkatrészekkel.

Magyarországon a személygépjárművekre 1 év a jótállási kötelezettség a Ptk. és az egyes tartós fogyasztási cikkekre vonatkozó kötelező jótállásról szóló 151/2003. Kormányrendelet alapján, de ettől az egyes márkák akár jelentősen el is térnek a fogyasztó javára. A jótállás és a szavatosság kiterjed az összes alkatrésze az ún. forgó-kopó alkatrészek kivételével.

A hatályos magyar jogszabályok szerint a fogyasztó jótállási jogait a vásárlás helyén is érvényesítheti, illetve a jótállási jegyen megjelölt szervizpontokon. A gyári szervizkönyvek pontosan tartalmazzák, hogy a jótállás mire terjed ki, és miért kell fizetni, valamint azt, hogy ha a vásárló nem márkaszervizbe viszi a kocsiját a garanciális időszakban, elveszíti a garanciát. A jogi felelősség és garanciális alkatrész ellátási kötelezettség a kereskedelmi láncban végigvonul a szerződéses rendszeren keresztül a gyártóig.

b.) A hivatalos szervizszolgáltatásra vonatkozó jogi szabályozás

Az 1400/2002. EK rendelet és a 19/2004.(II.13.) Korm.rendelet

A Bizottság 2002. július 31-i 1400/2002/EK rendelete az EK-Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű ágazatban vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról (HL L203. szám, 2002.08.01.30.o.) 2002. október 1-től 2010. május 31-ig hatályos.

A hatálybalépésekor élő szerződések módosítására az érintett vállalkozások egy éves haladékot kaptak az uniós tagállamokban. Ennek megfelelően ezekre a szerződésekre a rendeletben foglaltak alkalmazása 2003. október 1-től volt kötelező.

Az uniós versenyjogi szabály hatására Magyarországon is megváltozott a tagállamok közötti kereskedelmet nem érintő megállapodásokra vonatkozó csoportmentességi rendelet, és az új szabályozás - 19/2004.(II.13.) Korm.rend. - 2004. május 1-től hatályos. A hatálybalépésekor élő szerződések módosítására az érintettek 2004. november 1-ig 6 hónapos haladékot kaptak.

Az új csoportmentességi – 1400/2002/EK rendelet és a 19/2004.(II.13.) Korm.rend. Kormányrendelet - rendeletek az új gépjárművek, gépjármű tartalék alkatrészek vagy gépjármű javítási és karbantartási szolgáltatások beszerzésére, eladására vagy viszonteladására vonatkozó vertikális megállapodásokra alkalmazhatóak.

Az 1400/2002/EK rendelet jelen versenyfelügyeleti eljárásban releváns rendelkezései:

Az 1400/2002 EK rendelet preambuluma szerint:

(3) A csoportmentesítés (a továbbiakban: a „mentesülés”) ezen szigorúbb szabályai egymással versenyben nem álló vállalkozások között, meghatározott versenytársak között és kiskereskedők vagy javítóműhelyek bizonyos társulásai által kötött, új gépjárművek vételéről vagy eladásáról szóló vertikális megállapodásokra, gépjármű pótalkatrészek vételéről vagy eladásáról szóló vertikális megállapodásokra és ilyen járművekhez javítási és karbantartási szolgáltatások vételéről vagy eladásáról szóló vertikális megállapodásokra vonatkozik. Ide tartoznak a kiskereskedelem szintjén működő forgalmazó vagy szerződéses javítóműhely és egy másodlagos forgalmazó vagy másodlagos javítóműhely között kötött vertikális megállapodások is. E rendelet akkor is alkalmazandó ezekre a vertikális megállapodásokra, ha azok szellemi tulajdonjogok átruházására vagy hasznosítására vonatkozó járulékos előírásokat is tartalmaznak. Következésképpen a „vertikális megállapodások” fogalma úgy határozandó meg, hogy mind az ilyen megállapodásokra, mind a megfelelő összehangolt magatartásokra kiterjedjen.

(13) Ugyanígy ki kell zárni a mentesülés kedvezményéből azokat a szelektív forgalmazási megállapodásokat is, amelyek a kizárólagos jelleggel más forgalmazóknak juttatott

vevőcsoportokhoz irányuló passzív eladásokat korlátozzák. Ki kell zárni a mentesülés kedvezményéből a kizárólagos forgalmazási megállapodásokat akkor is, ha a bármely végső felhasználó számára vagy az olyan piacokon működő bármely nem szerződéses forgalmazó számára, amelyeken szelektív forgalmazást alkalmaznak, megvalósított aktív vagy passzív eladások korlátozottak.

(35) A mentesülésnek nem szabad érintenie a Szerződés 82. cikkének alkalmazását valamely vállalkozás erőfölényes helyzettel való visszaélésére.

Az 1. cikk (1) bekezdés egyes definíciói:

f) a „szelektív forgalmazási rendszer” az a forgalmazási rendszer, amelyben a szállító vállalja, hogy a szerződés szerinti árukat vagy szolgáltatásokat, közvetlenül vagy közvetve, csak a meghatározott követelmények alapján kiválasztott forgalmazóknak vagy javítóműhelyeknek értékesíti, és amelyben ezek a forgalmazók vagy javítóműhelyek vállalják, hogy az ilyen árukat vagy szolgáltatásokat nem értékesítik nem-szerződéses forgalmazóknak vagy független javítóműhelyeknek, ami nem érinti a pótalkatrészek független javítóműhelyek részére való értékesítésének lehetőségét vagy azt a kötelezettséget, hogy bocsássanak a független piaci szereplők rendelkezésére minden, gépjárművek javításához és karbantartásához vagy környezetvédelmi intézkedések végrehajtásához szükséges műszaki információt, diagnosztikai készüléket, szerszámot és továbbképzést;

g) a „menyiségi szelektív forgalmazási rendszer” az a szelektív forgalmazási rendszer, amelyben a szállító a forgalmazók vagy javítóműhelyek kiválasztására olyan követelményeket alkalmaz, amelyek a kiválasztott forgalmazók vagy javítóműhelyek számát közvetlenül behatárolják;

h) a „minőségi szelektív forgalmazási rendszer” az a szelektív forgalmazási rendszer, amelyben a szállító a forgalmazók vagy javítóműhelyek kiválasztására olyan tisztán minőségi jellegű követelményeket alkalmaz, amelyeket a szerződés szerinti áru vagy szolgáltatás jellege megkövetel, amelyek egységesen vonatkoznak minden, a forgalmazási rendszerhez csatlakozni kívánó forgalmazóra vagy javítóműhelyre, amelyeket diszkriminációmentesen alkalmaznak, és amelyek közvetlenül nem határolják be a forgalmazók vagy a javítóműhelyek számát;

l) „szerződéses javítóműhely” az a szolgáltató, aki a gépjárművek szállítója által felállított forgalmazási rendszerben működve gépjármű javítási és karbantartási szolgáltatásokat nyújt;

m) „független javítóműhely” az a szolgáltató, aki nem az azon gépjárművek szállítója által felállított forgalmazási rendszerben működve nyújt gépjármű javítási és karbantartási szolgáltatásokat, amelyek számára javítási és karbantartási szolgáltatásokat nyújt. Valamely szállító forgalmazási rendszerének szerződéses javítóműhelye e rendelet alkalmazásában annyiban tekintendő független javítóműhelynek, amennyiben javítási vagy karbantartási szolgáltatásokat nyújt az olyan szállító által szállított gépjárművek számára, amely szállító forgalmazási rendszerének nem tagja.

Az önálló javítóműhelyek meghatározása az 1400/2002/EK rendelet Magyarázó Megjegyzés broszúra alapján:

Az 1400/2002. rendelt 1.cikkének (1)(m) bekezdésben meghatározott olyan önálló üzemeltető, amely egy bizonyos márkához tartozó gépjárművek javítását és karbantartását végzi anélkül, hogy a szóban forgó márka gyártója kinevezte volna. Az önálló javítóműhelyek biztosítják az egészséges versenyt a hivatalos javítóhálózat részére.

A *hivatalos javítóműhely* meghatározása az 1400/2002/EK rendelet 1. cikk (1)(l) bekezdésében található, amelyet a Magyarázó Megjegyzések broszúra olyan vállalkozásnak tekint, amely a szállító (autógyár vagy importőre) által bevezetett javítási és karbantartási szolgáltatások „hivatalos” szolgáltatóinak hálózatához tartozik.

Az 1400/2002. rendelet szerint a szállító 30%-os piaci részesedés erejéig hivatalos javítóműhely hálózata részére igénybe veheti a mennyiségi szelektív forgalmazást vagy a kizárólagos forgalmazást (3. cikk (1) bekezdésének 1. albekezdése). A fenti küszöbértéket meghaladó hivatalos javítóműhely hálózatok szempontjából az 1400/2002. rendelet csak a hivatalos javítóműhely minőségi szelekciójára terjed ki (3. cikk (1) bekezdés 3. albekezdés).

Az érintett piac meghatározásának alapelvei az 1400/2002/EK rendelet alapján (az Európai Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága által kiadott Magyarázó Megjegyzések alapján) Mivel a gépjárműszektorban létrejövő vertikális szerződések számos, nagyon különböző termékre vonatkoznak, ennek következtében bár az 1400/2002. rendelet szektor specifikus, nem határozza meg a termék és földrajzi piacokat.

A piaci definíció tekintetében a Bizottság az e tárgyra vonatkozó Közleményében¹ meghatározott módszert követi, és figyelembe veszi azokat az előző határozatokat is, amelyek pontosan meghatározták a releváns piacokat², és azoknak a változásoknak az

1 A vonatkozó piac meghatározásáról szóló Bizottsági Közlemény a Közösség versenytörvényének alkalmazása céljából, OJC372, 1997. december 9. 5 oldal

2 Például: a 2000. március 14-i Bizottsági határozatban (a COMP/M. 1672. sz. ügyben)

értékelésétől függően, amelyek a döntéshozatal óta bekövetkeztek, és figyelembe veszi a kereskedelemnek azt a szintjét is, amelyen a határozat meghatározta a piacot³.

Összegezve: A rendeletek értelmében az autógyártók – amennyiben a csoportmentesség kedvezményével élni akartak – választhattak, hogy szelektív vagy kizárólagos forgalmazási rendben szervezik-e meg hálózatukat, de a kettő kombinációja nem alkalmazható.

Az általános szabályoknak megfelelően külön kell vizsgálni az új gépjárművek, valamint az alkatrészek értékesítésével kapcsolatos tevékenységet és a javítási karbantartási szolgáltatások nyújtását.

A Hyundai az új gépjárművek eladására a mennyiségi szelektív értékesítési rendszert, a gépjármű pótalkatrészek, gépjármű javítási és karbantartási szolgáltatások beszerzésére, eladására, forgalmazására pedig a minőségi szelektív értékesítési rendszert választotta.

I/B.

Az érintett piac és az eljárás alá vont vállalkozások

a) Az eljárás alá vontak

1. Hyundai Motor Hungary Nagykereskedelmi Kft. (HMH)

A HMH a dél-koreai Szöulban bejegyzett Hyundai Motor Company (továbbiakban HMC) autógyár 100 százalékos tulajdonában lévő vállalkozás, amelyet a HMC 2004. november 23-án azért hozott létre, hogy mint nagykereskedő kiépítse a Hyundai termékek magyarországi forgalmazásának hálózatát.

A cégbejegyzési kérelmet 2004. december 6-án nyújtották be a cégbírósághoz, a tényleges bejegyzésre 2005. február 8-án került sor.

A HMC magyarországi képviselőjeként Hyundai típusú gépjárművek kizárólagos importőre, fő tevékenysége a Hyundai márkájú személy- és haszongépjármű, valamint Hyundai alkatrészek és tartozékok kis- és nagykereskedelme.

A HMC rendelkezik Magyarországon a Hyundai márkához kapcsolódó valamennyi szellemi tulajdonjoggal (védjegy, logo, stb.).

³ Ebből következik, hogy a határozatban a vonatkozó termékkel vagy földrajzi piaccal kapcsolatban rögzített meghatározás kimondja, hogy az alkatrész gyártók egyesülése nem mindig megfelelő ahhoz, hogy megállapítsuk a forgalmazási és szervizszerződéssel érintett vonatkozó termékpiacot abban a tekintetben, hogy egyes alkatrészek azonos részegységeinek használatát illeti az összes többi olyan alkatrésszel együtt, amelyekre a javítási szolgáltatások nyújtása miatt van szükség.

A gépjárműveket közvetlenül a Hyundai Motor Europe-tól, a Hyundai alkatrészeket pedig közvetlenül a belgiumi MOBIS Parts N.V.-től szerzi be. A HMM-nak jelenleg 26 szerviz megállapodása van (1. sz. melléklet).

A HMM, és a Hyundai termékek értékesítését végző hivatalosan feljogosított hálózata között az alábbi típusú megállapodások vannak:

1. Hyundai gépkocsik és Hyundai alkatrészek értékesítésére vonatkozó hivatalos márkakereskedői szerződés,
2. Hyundai autók szervizelésére, és javítására, valamint Hyundai alkatrészek és Hyundai tartozékok használatára, adásvételére vonatkozó hivatalos szervizszerződés,

2. Hyundai Motor Europe GmbH (HME)

A Hyundai Motor Europe GmbH, mint a HMC európai központja, a HMC-t képviseli az európai feljogosított Hyundai kereskedői és szerviz hálózat előtt, a nagykereskedőket is beleértve. Alapítója és egyedüli tulajdonosa a HMC.

3. MOBIS Parts Europe N.V. (MOBIS)

A HMC által gyártott Hyundai típusú gépjárművek eredeti alkatrészeinek (továbbiakban „eredeti alkatrészek”) európai terjesztésével foglalkozik.

A MOBIS Korea és a HMC közötti megállapodás értelmében a MOBIS Korea látja el eredeti alkatrészekkel mind a koreai, mind az export piacot. Európában a HMC megbízásából a MOBIS (MOBIS Korea 100%-os leányvállalata) felelős az egyes tagállamokban a „nagykereskedők”-et ellátni eredeti alkatrésszel. Nem forgalmaz az 1400/2002/EK rendelet 1. cikk (1) bekezdés t.) pontjában meghatározott „megfelelő minőségű tartalék alkatrészeket”.

Összegezve: a HME, a MOBIS és a HMM egyaránt a Hyundai cégcsoport tagja, ennél fogva egymástól nem független vállalkozások.

b) Az érintett árupiac

A vizsgált szerviz-megállapodások tárgya a Hyundai márkájú alkatrészek és tartozékok forgalmazása, a velük kapcsolatos ügyfélszolgálati feladatok, beleértve a garanciális és a

garancia időn túli javítási, karbantartási szolgáltatások végzését is, független vállalkozó piaci szereplők (szervizek) által.

A Hyundai hivatalos szerviz-megállapodás alapján végezhető tevékenység mint áru a következő piacokon jelenik meg:

1. garanciális javítás,
2. gépjármű gyártó általi visszarendelést követő javítások,
3. gépjárműgyártó által felajánlott ingyenes szerviz.
4. garancia körén kívül eső javítás és karbantartás,
5. eredeti gyári alkatrészek, tartozékok értékesítése.

A gyártó és a szerviz közötti szerződéses kapcsolatokban az 1-3) esetben a szerviz által nyújtott szolgáltatások vásárlója a gyártó, míg a 4-5) esetben a gépkocsival rendelkező fogyasztó. A javítási szolgáltatásokon belül megkülönböztethetők a garanciális javítások körébe eső szolgáltatások, és a garancián kívül eső javítási szolgáltatások, melyek közötti választást alapvetően az autó életkora határozza meg. A garanciális körbe eső javítási szolgáltatások végzésének nélkülözhetetlen feltétele, hogy a javítóműhely rendelkezzen az adott márkára vonatkozó hivatalosan feljogosított szervizminősítéssel (a gyártóval, vagy a gyártó megbízottjával kötött szerződéssel). Ez teszi lehetővé számára, hogy a gyártó által az eladott autókra vonatkozóan a fogyasztó számára átadott jótállási füzetben meghatározott esetekben a fogyasztó számára ingyenesen elvégzett javításokat a gyártó a szerviznek megtérítse, illetve az ehhez szükséges alkatrészeket biztosítsa. A gyártó ezen túl a forgalmazási hálózatán keresztül, jellemzően zökkenőmentesen és kedvezményesen – nagykereskedelmi áron – biztosítja a szerviz számára a garancia körén kívül eső javítások végzéséhez szükséges eredeti gyári alkatrészhez való hozzájutást is.

Jótállási időben elvégzett garanciális körön kívül eső, illetve a jótállási időn túl elvégzett javításokért a fogyasztónak már fizetni kell, így ezen javítási munkák elvégzésével szabadon fordulhat a javítási piac akár független piaci szereplőjéhez is, mivel ezen javításokat tekintetében a piaci szereplők a szolgáltatások minősége és ára alapján versenyeznek a fogyasztókért. A garanciális jellegű szolgáltatások nyújtására szerződött szervizek, a szerződések szokásos tartalma alapján, ezen a külön piacon is előnyt élveznek a többi szervizhez viszonyítva mind a gyári pótalkatrészekhez való hozzájutásban, mind a garanciális szolgáltatások ellátása érdekében megszerzett magasabb kompetenciaszintjük miatt.

A keresleti helyettesíthetőséget nemcsak fogyasztói oldalról határozza meg az autó életkora, hanem a javítási piac szereplői számára is meghatározó. A fogyasztó számára a jótállási

időben a hivatalos szervizekhez való ragaszkodás a kifizetődő és ésszerű fogyasztói magatartás, hiszen a gyártó által megkövetelt eredeti alkatrész felhasználása a fogyasztó és a szerviz számára is egyidejűleg ingyenesen biztosított. A garanciális körbe tartozó javításhoz felhasznált eredeti gyári alkatrészek felhasználási cél, minőség, és ár tekintetében, a szokásos szerződési feltételek miatt nem rendelkeznek helyettesítő termékkel. Ezzel együtt a fogyasztó számára ingyenes a szerviz munkája is, mert annak ellenértékét a gyártó téríti meg a szerviz számára.

Az új autó értékesítéséhez kapcsolódó másodlagos piacokon – garanciális javítás és alkatrész piacon – erősen csökken az elsődleges piacokon tapasztalható versenynyomás mind a végfogyasztók, mind a versenytársak által, mivel a másodlagos piacokon nincs valódi versenyhelyzet, hiszen ezekre a piacokra csak áttevődnek az elsődleges piacokon meghozott fogyasztói döntések, és azok az új szereplők, akik versenyhelyzetet teremthetnének a javítási szolgáltatások tekintetében versenyhátránnyal indulnak a garanciális feltételek miatt. A másodlagos piacokon történő áremelés csak késleltetetten okoz átrendeződést az elsődleges piacokon.

A független, egyetlen gyártó hivatalos javítási hálózatához sem tartozó szervizek, vagy más márká hivatalos javítási hálózatának tagjai, még ha nagykereskedelmi áron hozzá is jutnának a garanciális javítás egyik nélkülözhetetlen eszközehez, az eredeti gyári alkatrészekhez, mivel nincs mögöttük az a gyártói megállapodás, hogy a fogyasztó számára ingyenes javítási körben eső javításokat a gyártó utólagosan elszámolja, így számukra korlátozottan megtérülő az ilyen javítás vállalása. Ezért ez, mint tényleges helyettesítője a garancia körébe tartozó szolgáltatásoknak, nem valószínűsíthető. Más szóval csupán kivételes, ritkán előforduló helyzetekben jelenthet racionális döntést a fogyasztó számára, ezért érdemi belépésre ezen a piacon nem lehet számítani.

A fentiek alapján – főként az autó életkorához kötődően – a garanciális idő fennállta alatt a hivatalos márkaszervizeknek nem versenytársai a független javítók, ezért ezen a szolgáltatási piacon legfeljebb a márkán belüli, szervizek közötti versennyel lehet reálisan számolni, ami a fogyasztó szempontjából elsődlegesen minőségi versenyt jelent.

A fentiek alapján érintett piacnak az új autók (elsődleges termékpiac) másodlagos (vagy utólagos) termékpiacának minősíthető pótalkatrészek, illetve az autók garanciális javítási körébe tartozó szervizszolgáltatások tekinthetőek.

Míg az elsődleges újautó piacon a vásárlók (végfogyasztók) és a versenytársak pozíciói versenyhelyzetbe kényszerítik a Hyundai-t, addig a másodlagos piacon a pótalkatrészek tekintetében valószínűsíthető az erőfölényes helyzete, hiszen egyoldalúan szab(hat)ja meg

autói alkatrészeinek értékesítési feltételeit. A garanciális javítások végzése tekintetében vevőként van olyan helyzetben, hogy egyoldalúan szabhatja meg a hivatalos szervizeinek szerződési feltételeit, ez azonban részben a szervizpiac versenyző jellegéből fakad, részben pedig a szervizektől vásárolandó szolgáltatások hasonló tartalmából is következik.

A másodlagos piacokon a Hyundai termékeihez köthetően csak azok a pótalkatrészek és szolgáltatások jelenthetnek a kereslet szempontjából helyettesítőket, amelyeket

- Ø a jótállási időn belül a garanciális jog elvesztésének veszélye nélkül nyújtanak, illetve cserélnek, vagy pótolnak alkatrészeket, de ezeket csak az adott hivatalos szervizhálózatában működő szervizek tudják megtenni,
- Ø a jótállási időn túl, mivel már nincs garanciabiztosíték, a független szervizek is nyújthatnak szervizelési szolgáltatásokat, így jelenthetnek versenynyomást, de mivel ők kedvezőtlenebb feltételek mellett (kiskereskedelmi áron, illetve a nagykereskedelmi árat meghaladó, esetleg külön kialakított áron) szerezhetik be az alkatrészeket, így csak a szolgáltatásnyújtás árával és egyéb minőségi szempontokat érvényesítve tudnak versenyezni.

A garanciális körben elvégezhető szolgáltatási piacra való belépés feltétele a gyártó, mint szolgáltatásvásárló által egyoldalúan meghatározott szervizkövetelmények teljesítése. A potenciális belépőknek – akik a többi márka garanciális javítási piacán már működnek, vagy azok a független javítási piaci szereplők, amelyek nem tartoznak egyetlen márka hivatalos javítási hálózatához sem, de tervezik a belépést – nemcsak a minden márka garanciális javítási piacára jellemző általános feltételekkel – többállásos zárt javítóműhely, megfelelő szakemberek, raktár, stb. – kell, hogy rendelkezzenek. Ezen túl többek között el kell sajátítani az adott márkára jellemző szaktudást, be kell szerezni a speciális célszerszámokat, és logókat, illetve a tevékenység folytatásához szükséges, megfelelő marketinggel is számolniuk kell.

Abban az esetben amennyiben valamely vállalkozás az adott márka garanciális javítási piacáról kiszorul, mindezek a befektetett márkaszpecifikus költségek a más márka garanciális javítási piacára való átálláskor részben elvesznek.

Az érintett termékek közül csak a garanciális körön kívüli javítási szolgáltatások piacán képesek egymással versenyben állni a hivatalos márkaszervizek és a független javítók, mivel egyrészt az ilyen jellegű szolgáltatások (pl. olajcsere) bármely független javító általi elvégzése nem jár együtt a garanciális jog elvesztésével. Másrészt a fentiekben kifejtettek miatt csak a jótállási körön kívül végzett javítási szolgáltatások piacán képesek egymással

versenyben állni, amikor az autó tulajdonosok inkább választják a sok tekintetben olcsóbb független piacot.

Ezért a Hyundai garanciális javítás, és az eredeti alkatrész piacokat is magába foglaló Hyundai által felhatalmazott, hivatalos szervizek által nyújtott szolgáltatások összességének piaca az érintett termékpiac, vagyis az érintett termékpiac az eredeti gyári új alkatrész, és a garanciális javítási piac együttese (Tpvt. 14.§ (2) bekezdés).

Az érintett piac nem foglalja magában a nem eredeti alkatrészeket, mivel azok sem mennyiségi, sem minőségi értelemben nem tekinthetők helyettesítő terméknek. A nyílt piacon alkalmazott árak is arra utalnak, hogy a fogyasztó szempontjából ezek az alkatrészek jól elkülöníthető, önálló termékek, melyek jól elkülöníthető, önálló al-piacot képeznek. A nem eredeti alkatrészek csak kiegészítik a kereskedő által kínált választékot, de nem helyettesítik azokat.

A karbantartáshoz, és az egyéb, garancián kívül eső javításhoz a márkaszervizek belátásuk szerint használhatják a gépjárművek összeszereléséhez használt elemekkel azonos minőségű alkatrészeket, és az ugyanolyan minőségű pótalkatrészeket is. Ezek az alkatrészek felhasználási cél, minőség, és ár tekintetében – bár korlátozott mértékben, de – helyettesítői a HMH által szállított, eredeti gyári alkatrészeknek.

A rendszeres karbantartáshoz szükséges nem gyári alkatrészek (szűrők, ékszíjak, ablaktörlők, stb.) kaphatók kereskedelmi forgalomban. Ezekről azonban nincs bővebb információ, mivel a HMH kizárólag a MOBIS által – az európai és egyéb gyártóktól – beszerzésre kerülő és a Hyundai által jóváhagyott (minőségű) alkatrészeket forgalmaz a márkaszervizek részére.

A Bizottság Michelin ügyben hozott határozata 81/969/EEC, Michelin (OJ 1981 L 353/33) szerint:

Az alkatrészek piacának két jól elhatárolható szektora: az eredeti összeszerelésben használt gyártmányú alkatrész (OEM) és a cserepiac. Az OEM szektor jellemzője, hogy az OE gyártó közvetítő beiktatása nélkül értékesít a jármű gyártójának. A cserepiacon ezzel szemben nagyszámú specializált dealer közbeiktatásával jut el a termék a végső fogyasztóhoz.

A kétféle termék nem helyettesíthető egymással teljes mértékben, mivel a vásárlók egy része a nem eredeti alkatrészt kevésbé megbízhatónak tartja, használatát bizonyos célokra (első tengely, vagy nagytávolságú szállítások esetén) elutasítja. E szemlélet az árban is tükröződik. Az eredeti ára jóval drágább, mint a nem eredetié.

A szerviz-megállapodás értelmében a hivatalos Hyundai márkaszervizek a garanciális javításokhoz és a visszahívási akciók során kizárólag a HMM által szállított eredeti gyári alkatrészeket használhatnak. Ebben a tekintetben – figyelemmel a fent hivatkozott Michelin ügyre is – a HMM által szállított eredeti gyári alkatrészeknek nincs helyettesítője.

Összegezve: a Hyundai hivatalos szerveihez kötődő szerződéses szolgáltatási csomag az érintett árupiac meghatározásának alapja. A Bizottság általános gyakorlata, hogyha a szállítók általában egy termékportfóliót kínálnak, a teljes portfólió határozhatja meg a termékpiacot, amennyiben a vevők a portfóliókat⁴, és nem pedig az egyedi termékeket tekintik helyettesíthetőnek. A jelen esetben a Hyundai vertikális értékesítési rendszerének kiskereskedelmi szintjén működő szervizek, a HMM által nagykereskedelmi szinten nyújtott termékportfólió a helyettesítő.

c.) Az érintett földrajzi piac

A HMM működése Magyarország területére korlátozódik, így szűk értelemben vett érintett földrajzi piacnak Magyarország tekinthető. A tagállamok közötti autóár különbségeket kihasználó viszonylag jelentősnek tekinthető újautó párhuzamos import (HAH hálózat tagjai által értékesített autók, illetve egyéb fogyasztói beszerzés) ellenére, a garanciális körben végzett szolgáltatások tekintetében Magyarországról külföldre irányulóan alacsony keresletre lehet következtetni. Bár a termék/szolgáltatás értékéhez képest a szállítási költség alacsony, a keresleti helyettesíthetőség és a kínálati helyettesíthetőség vizsgálata földrajzi szempontból nem releváns. Ez annak a fogyasztói kényelmi szokásnak a következménye, hogy a fogyasztók jellemzően az autójukat a lakóhelyükhöz legközelebbi hivatalosan feljogosított szervizbe viszik javíttatni, mivel garanciális javításoknál a fogyasztónak nincs kockázata.

Mivel az autógyárak, alkatrészgyártók, -forgalmazók, stb. termékeiket a nemzeti piacokon nemzeti leányvállalatok közvetítésével értékesítik, a HMM a magyar piaci versennyel szembesül.

A Bizottság Michelin ügyben hozott határozata többek között az alábbiakat tartalmazza. Az európai és a világpiacon működő csoportok leányvállalatai tevékenységüket az adott nemzeti piac specifikus körülményeihez igazítják. A

⁴ Ebben az esetben a hivatalos javítási piacra belépni szándékozó potenciális piaci szereplők a garanciális körbe eső javítási szolgáltatások végzésére jogosító hivatalos javítási szolgáltatást, és az ehhez nélkülözhetetlen eredeti gyári alkatrészhez való kedvező hozzájutást.

gyakorlatban a holland kereskedők a Hollandiában tevékeny leányvállalatoktól szerzik be szükségleteiket.

A Bíróság Michelin ügyben hozott ítélete 322/81 (1983 ECR 3461) szerint:

A **Főtanácsnok** a Bizottság álláspontját támogatja, véleménye szerint a földrajzi piac meghatározásánál nem lehet elvonatkoztatni az adott ügy jellemzőitől, a feltételezett visszaélés természetétől, a felperes a kifogásolt gyakorlatot Hollandia területén folytatta, s a holland piac a közös piac lényeges részének tekinthető.

A **Bíróság** álláspontja a kérdésben egybeesik a Bizottság határozatával, miszerint az ügyben érintett lényeges része a közös piacnak Hollandia területe, az NBIM pozícióját a holland piac szintjén kell mérlegelni (ld. ítélet összefoglalása 5. pont).

A bíróság Michelin ügyben hozott ítélete értelmében, mivel az európai vagy a világpiacon versenyző vállalkozáscsoportok különböző leányvállalatainak kereskedelempolitikája az egyes nemzeti piacok specifikus feltételeihez igazodik (a vizsgált esetben is iránymutató) a Bizottság álláspontja, hogy a vállalkozáscsoport nemzeti leányvállalatának főleg a székhelye szerinti tagországi piacon fennálló versennyel kell szembesülnie, a kereskedők számára a verseny objektív feltételei ezen a szinten hasonlóak.

A hivatalosan feljogosított szervizek, mint a vertikális értékesítési rendszer kiskereskedelmi tagjai jellemzően nemzeti alapon választanak maguknak nagykereskedőt, és kiskereskedelmi forgalmazóként elsősorban nemzeti alapon vásárolnak alkatrészt – a gyakorlatban szinte csak a HMH-n keresztül – és a párhuzamos kereskedelem elenyésző. Ezért a vizsgált gépjármű javításában a kiskereskedelmi piacnak tekinthető hivatalos szervizhálózatot nemzeti piac.

Összegezve: A HMH feljogosított szervizei az ország egész területét lefedik, és ugyanez jellemzi a többi gépjármű forgalmazót is. Ezért érintett földrajzi piacnak (Tpvt. 14. § (3) bekezdés) Magyarország egész területe.

I/C.

Változások a márkák hivatalos márkaszerviz-hálózat kialakításában az 1400/2002. EK rendelet 2002. október 1-i hatálybalépésével kapcsolatban (auditálás)

A Magyarországon jelenlevő autógyárak még az 1400/2002/EK rendelet hatálybalépése előtt felmondták a régi márkakereskedő hálózati szerződéseiket és a rendeletnek megfelelően átalakított új szerződéseket kötöttek. Azok a korábbi márkakereskedők, amelyekkel nem újították meg a szerződést szinte kivétel nélkül az adott márka hivatalos szervizei maradtak. A független javítóműhelyek előtt megnyitott piaci lehetőségek nem hozták a várt eredményt, mivel részükről szinte az érdeklődés teljes hiánya mutatkozott.

A hivatalos javítási piacra újonnan belépők inkább a márkaszervizek egymás piacára való belépését jelentették, melynek eredményeként megjelentek az egyszerre több márkát is javító hivatalos javítóműhelyek.

Az új csoportmentességi rendelet értelmében amennyiben az új gépjárművek szállítója minőségi kritériumokat állít fel a hálózatához tartozó szerződéses javítóműhelyek számára, akkor az összes olyan szereplőnek biztosítani kell a hálózathoz való csatlakozást, amely megfelel ezeknek a kritériumoknak. A kritériumok általában kiterjednek az alábbi feltételekre: a márkajelek, márka identifikáció, az építmény, bemutatóterem, parkoló, létszám, és képzési szint, szerszámok, műszerek, berendezések, reklám, marketing. A kritérium rendszereknek való megfelelés vizsgálatát, az auditálást a jelentősebb márkáknál külső auditorok végzik, de végezheti akár maga a gyár közösen az importőrrel is.

A Hyundai magyarországi képviselőjének változása

2001-től a Hyundai Autó Hungary Kft. (HAH) rendelkezett a Hyundai termékek magyarországi forgalmazásának kizárólagos jogával a HMC-vel kötött megállapodás értelmében.

Más autógyárakhoz hasonlóan – a Hyundai is arra kényszerült, hogy átszervezze az értékesítési rendszerét. Az átszervezés keretében a HMC 2004. november 1-i hatállyal megszüntette addigi magyarországi nagykereskedőjével a HAH-val fennálló megállapodását, és az újonnan létrehozott leányvállalatát a HMH-t bízta meg a nagykereskedői feladatok ellátására. Ettől az időponttól kezdve megszűnt a HAH kizárólagos nagykereskedelmi joga, és vele együtt a hálózata tagjai sem voltak már

jogosultak az új Hyundai termékek feljogosított kereskedelmével vagy szervizelésével járó tevékenység folytatására (VJ-120/2005/ 6. ikt. szám).

A HMC 2004. november 1-től Magyarországon is az egységes uniós gyakorlatnak megfelelően szervezte át az értékesítési hálózatát, azaz a gépjárművek értékesítésére a mennyiségi szelektív, a gépjárművek szervizelésére pedig a minőségi szelektív forgalmazási rendszert vezette be.

A HMH szerint ugyan a HAH egész hálózatának, a HAH szerint azonban csak egy e-mailban nevesített körnek – 17 Hyundai kereskedő/szerviznek - ajánlotta fel 2004. október végén, november elején az ún. „Átmeneti szerződést”, melynek elfogadása esetén az adott kereskedő továbbra is feljogosított Hyundai márkakereskedőnek, illetve szerviznek tekinthette magát (minden kereskedő egyben szervizként is működött).

A HME ugyancsak e-mail útján közölte a HAH-val, hogy a fogyasztók folyamatos ellátása érdekében – egyelőre meghatározatlan ideig - a teljes hálózatának jogosultságát meghosszabbítja (2005. január végéig) a garanciális javítások tekintetében és ehhez biztosítja a Hyundai alkatrészekkel való ellátást is. Kifejezte azt a szándékát is, hogy a fenti határidőt követően a hálózati tagok többségével új szerződést fog kötni (115. sz. irat, és 116. sz. irat).

A fentiek értelmében a Hyundai termékek értékesítésére 2004. november 1. után kétféle szerződés jött létre:

- Ø a leendő hivatalos jelöltekkel márkakereskedői és márkaszerviz átmeneti szerződés, amely egy felkérő és egy elfogadó e-mail váltás volt a HME és a HAH hálózat meghatározott tagjai között (3.sz. irat), (Vj-120/2005./4/3. sz. melléklet)
- Ø a HAH megmaradó tagjaival, a zökkenőmentes átállás érdekében a HME csak a vevőszolgálatra vonatkozóan adott felkérést.

A HMH alapító okiratát 2004. november 23-án írták alá, cégbírósági bejegyzését a HAH 2004. decemberben megtámadta, és csak 2005. február 8-án jegyezték be. Ez alatt az idő alatt a HMH későbbi szerepét a HME gyakorolta.

Nagykereskedői szerviz és szavatossági megállapodás

(36. és 39. sz. üzleti titokként kezelt irat)

A nagykereskedői szerviz és szavatossági szerződés a Hyundai Motor Company (HMC, Korea) és a HMH (mint nagykereskedő) között jött létre eredeti pótalkatrészek és Hyundai tartozékok beszerzésére, és értékesítésére, a szavatossági igények kezelésére, a javítási és

karbantartási szolgáltatások ellenőrzésére, valamint a feljogosított Hyundai javítóműhely hálózat kiépítésére és működésének felügyeletére 2004. novemberében.

A szerződés szerint a HME, és a HMC jelölte ki a HMH-t, mint a Hyundai termékek nagykereskedőjét a Magyar Köztársaság illetékességi területére.

A megállapodás értelmében a HMH nem forgalmazhatja sem közvetlenül, sem közvetve az eredeti Hyundai pótalkatrészeket és kiegészítőket olyan fogyasztók, viszonteladók és független javítóműhelyek számára, amelyek lakóhelye vagy székhelye az Európai Gazdasági Térségen kívül van. Továbbá nem forgalmazhatja olyan, az Európai Gazdasági Térség területén bejegyzett nem feljogosított viszonteladóknak sem, amelyek ezeket továbbadják, függetlenül attól, hogy a továbbadás közvetlenül, vagy közvetve történik.

A feljogosított viszonteladót a fentiek szerint a HMC/HME beleegyezésével a HMH nevezhetné ki, de ilyen létezésére való utalást nem tartalmaznak az eljárás alá vontak nyilatkozatai. Arról viszont nyilatkozik a MOBIS, hogy csak a tagállamonként jelenlevő importőrt/nagykereskedőt szolgálja ki. Így a fel nem jogosított viszonteladók (pl. a HAH) nem jutnak hozzá a Hyundai által forgalomba hozott eredeti gyári alkatrészekhez a Hyundai forgalmazási rendszerén keresztül.

Márkakereskedői és márkaszerviz átmeneti szerződések

(117. sz. üzleti titokként kezelt irat)

A HMH nyilatkozata alapján átmeneti szerződést kötő vállalkozások listáját a *117/2. sz. üzleti titokként kezelt irat* tartalmazza.

A HMH b.a. által 2004. novemberében felajánlott ún. „átmeneti., szerződésben a vállalkozás jelezte, hogy a

- Ø Hyundai autó és tartozékok értékesítése, új autó (márkakereskedői)
- Ø Hyundai tartozékok, alkatrészek értékesítése és szerviz szolgáltatása, (márkaszerviz)
- Ø Hyundai autók, alkatrészek, tartozékok értékesítése, és szerviz szolgáltatás (márkakereskedői, és márkaszerviz)

tevékenységek közül melyiket kívánja a jövőben is végezni.

Az átmeneti szerződés többek között a következőkről adott tájékoztatást. A HMH „b.a.”, mint a Hyundai Motors Csoport leányvállalata lesz a kizárólagosan feljogosított Hyundai nagykereskedő a magyar piacon, amely majd kijelöli a feljogosított Hyundai kereskedőket, illetve a feljogosított Hyundai szervizeket. Folyamatban van azoknak a jelentkezőknek a

részletes kiértékelése, amelyek jelezték szándékukat, hogy továbbra is a Hyundai franchise tagjai kívánnak maradni. A kiértékelés november végéig befejeződik, és azt követően születik majd döntés a további jogosultságról, és az új szerződéskötésre várhatóan 2004. decemberben kerül majd sor.

Hivatalos szervizszerződés

(118. sz. üzleti titokként kezelt irat)

A HMH a cégbejegyzését 2005. február 8. követően az átmeneti szerződéseket felmondta és az érintettekkel hivatalos szerviz megállapodást kötött.

Hivatalos szerviz az a vállalkozás, amelyik a szervizelésre, és javításra, valamint Hyundai alkatrészek és Hyundai tartozékok használatára, adásvételére vonatkozóan irányadó Minimális Előírásokat teljesíti, és amely valamely Hyundai Nagykereskedő (az adott tagállamban levő importőr), a HMC vagy a HME jóváhagyásával kerül kinevezésre, illetőleg amelyet a HMC vagy a HME nevez ki Hyundai gépkocsik javítására, szervizelésére, valamint a Hyundai alkatrészek és a Hyundai tartozékok használatára, adásvételére az Európai Gazdasági Térség területére.

A szelektív forgalmazási rendszer felállítása érdekében a nagykereskedő (HMH) kötelezettséget vállal arra, hogy sem közvetlenül, sem közvetve nem szállít Hyundai alkatrészeket és tartozékokat továbbértékesítés céljára az Európai Gazdasági Térség területén annak, aki nem hivatalos Hyundai szerviz, vagy feljogosított Hyundai nagykereskedő. Mint nagykereskedő Hyundai tartozékot eladásra szállíthat a márkakereskedőknek.

A nagykereskedő azonban a Hyundai gépkocsik szervizelése érdekében jogosult Hyundai alkatrészeket és tartozékokat közvetlenül értékesíteni a végfelhasználóknak, és a független szervizeknek.

A szervizek végső felhasználók, és független szervizek számára értékesíthetnek alkatrészt. De csak hivatalos Hyundai márkakereskedőnek, és hivatalos Hyundai Nagykereskedőknek, illetve hivatalos Hyundai szervizek számára szállíthat alkatrészt, kivéve, ha a HMC, vagy valamely kapcsolt vállalkozása előzetesen írásban feljogosította a nem hivatalos továbbértékesítő számára való értékesítésre, egyébként nem szállíthat Hyundai alkatrészeket továbbértékesítő számára.

A vizsgálat kiterjedt a Hyundai eredeti gyári alkatrészek márkaszerviz hálózatának alkatrészrendelésére, illetve forgalmazására is, ezért vizsgáltuk az eljárás alá vontak alkatrész forgalmazásban betöltött szerepét.

Összegezve: A hazai új gépjármű-értékesítési piacon jelen lévő gyártók alkalmazkodtak az új EK rendelet előírásaihoz, közöttük a HMC is akként, hogy a gépjármű-értékesítésben mennyiségi szelektív, a gépjárművek szervizelésére minőségi szelektív forgalmazási rendszert vezetett be időközbeni átmenetiséggel 2005. év során.

Eredeti alkatrész forgalmazása

2004. november 1. előtt Európában a HMC megbízásából a MOBIS volt felelős az egyes tagállamokban eredeti alkatrészrel ellátni a „nagykereskedők”-et.

A HMC minden egyes tagállamban kinevezett egy nagykereskedőt, amely felelős az adott országban a mennyiségi kritériumok alapján a feljogosított Hyundai márkakereskedők kinevezéséért, míg a minőségi kritériumok alapján a feljogosított Hyundai márkaszervizek kinevezéséért. A nagykereskedő kötelezettsége, hogy a feljogosított Hyundai hálózat tagjait a HMC képviselőjében ellássa eredeti alkatrészekkel.

Azokban az országokban, pl. Magyarország, ahol a nagykereskedő nem rendelkezik kiépített logisztikai és raktár infrastruktúrával a MOBIS közvetlenül is vesz fel rendelést és közvetlenül is szállít eredeti alkatrészt a feljogosított Hyundai kereskedőknek és szervizeknek. Ugyanakkor az elszámolások minden esetben az adott ország nagykereskedőjével történnek, mivel nincs semmilyen megállapodás a helyi feljogosított Hyundai kereskedők és szervizek, valamint a MOBIS között. A MOBIS nyilatkozata alapján ez a közvetlen rendelés-felvételi lehetőség nem vonatkozik sem a független szervizekre, sem a független fel nem jogosított viszonteladókra. Amennyiben részükről ilyen megkeresés érkezik, azzal utasítja el, hogy forduljon közvetlenül az adott tagállamban levő hivatalos Hyundai hálózat, vagy bármely tagállamban levő bármely tagjához. A Hyundai márkakereskedők és márkaszervizek, illetve a nagykereskedő közötti szerződés szerint az eredeti alkatrészek szállítása minden esetben a nagykereskedő kötelezettsége.

Feltételezhetően a magyarországi alkatrészpiacon a Hyundai eredeti gyári alkatrészek nagy részét a hivatalos Hyundai márkaszervizeken keresztül forgalmazza, de piaci részesedése nem éri el a 30%-ot.

A MOBIS által forgalmazott Hyundai alkatrészek megközelítőleg 60%-a nem helyettesíthető, amely körben a MOBIS piaci részesedése kevesebb, mint 50%, és nyilatkozat szerint az alkatrészek kb. 40%-a nem helyettesíthető, és az ilyen speciális alkatrészek területén a gyár nem szembesül jelentős piaci versennyel, mivel a legújabb modellek esetében a független piaci szereplőknek nem kifizetődő kifejleszteni ilyen speciális alkatrészt. Amint a fogyasztói bázis elér egy kritikus tömeget, a független piaci szereplők számára is kifizetődővé válik az addig nem helyettesíthető alkatrészek gyártása.

A MOBIS-nak Európa számos országában kizárólagos értékesítési joga van a Hyundai alkatrész-forgalmazásra, és kizárólagosan csak Hyundai hálózati tagokat szolgál ki. A hálózati tagok egymástól, vagy adott esetben egyenesen a gyártótól is beszerezhetik az eredeti gyári alkatrészeket, de azokban az országokban, amelyekben a nagykereskedőnek nincs alkalmas logisztikai központja közvetlenül a MOBIS-tól, vagy bármely más tagállambeli hálózati tagtól is.

A HMH szervizszerződése nem tiltják azt, hogy a márkakereskedők és márkaszervizek pótalkatrészt a független javítóműhelyeknek is értékesítsenek.

A MOBIS szerepe az 1400/2002/EK rendelet hatására nem változott, az adott európai ország feljogosított nagykereskedőjétől felveszi a rendeléseket, és közvetlenül nekik szállít.

A MOBIS a feljogosított nagykereskedőkön kívül nem áll kapcsolatban más viszonteladóval. A becsatolt dokumentumokból megállapítható, hogy a HMH-t a HME nevezte ki, mint magyarországi nagykereskedőt, és a HMH járt el a HME képviseletében az eredeti alkatrészek terjesztése kapcsán 2004. november 1. után.

A közvetlen koreai forrásból származó Magyarországon kapható eredeti gyári alkatrészeket elsősorban a független kereskedők terjesztik, amely azonban nem jelentős. A HAH hálózat tagjai szabadon szerezhetnek be eredeti alkatrészt a feljogosított Hyundai hálózat bármelyik tagjától, bármelyik tagállamban.

Összegezve: a Hyundai-tól független piaci vállalkozások eredeti alkatrészt kizárólag a feljogosított Hyundai hálózattól, annak bármelyik tagállamban található tagjától tudnak vásárolni a szelektív forgalmazási rendszerben.

A Hivatalos Szerviz Követelmények és hatályosulásuk

A 2004. nyarától hatályosan a piac többi szereplőjéhez hasonlóan a Hyundai is – nevezetesen a HME – kidolgozta a márkakereskedői és márkaszerviz követelményeket az

európai hivatalos Hyundai nagykereskedők és márkakereskedői hálózat számára, a minimális szolgáltatási színvonal fenntartása érdekében. (Ezek elválaszthatatlan részét képezik a HME és partnerei között kötött megállapodásoknak.)

A hivatalos szerviz követelmények azok a minimális előírások, amelyek teljesítése a szerződéses területen a hivatalos Hyundai szervizzé váláshoz szükséges, és a hivatalos szerviz-megállapodás mellékletét képezik, és amelyet a HMC előzetes értesítést követően egyoldalúan módosíthat (118. sz. titkosan kezelt irat).

A „Hyundai hivatalos szervizekkel szembeni követelmények” kiterjednek többek között a Hyundai márka stratégiájára, a márkára jellemző bánásmódra, a márkával kapcsolatos eljárásokra, és az ügyfelekkel való bánásmódra kötelező és ajánlott jelleggel. A HMH 2004. októbertől a HMH cégbejegyzéséig a HME-val közösen, majd azt követően a HMH egyedül mérte fel a jelentkezők adottságait egészen a független auditáló cég megbízásáig, amelyet a HMH a HME által kidolgozott és a nyilatkozata szerint az unióban egységesen alkalmazott Hivatalos Szerviz Követelmények szerinti ellenőrzéssel bízott meg.

A HMH-val átmeneti szerződést kötött vállalkozásokat a HMH/HME 2004. őszén, illetve 2005. tavaszán egyrészt nem abban a formában, másrészt nem teljesen ugyanazzal a tartalommal minősítette, mint azt teszi az auditáló, illetve az auditáló megbízását követően a HMH.

A becsatolt dokumentumok alapján megállapítható, hogy a HMH úgy kötött végleges szerviz-megállapodásokat hálózata tagjaival, hogy a szerződéskötést megelőzően azokat nem az európai Hyundai márkaszervizekkel szembeni egységes standard technikai követelmények alapján minősítette.

Az átmeneti szerződést követően a HMH a Spur Kft.-vel és a Hyundai Berény Kft.-vel nem kötött végleges szerződést ismeretlen indokból.

A HMH hivatalos szervizhálózatának kiépítése alatt az auditálási eljárások szempontjából a következő egymástól eltérő szakaszok különíthetők el:

1. A HME/HMH önálló auditálási eljárása 2004. novemberétől 2005. szeptemberéig

Az érintettek nyilatkozatai alapján a HAH hálózatának tagjaival való ún. átmeneti szerződéskötés előtt a HMH/HME részéről minősítési céllal vagy egyáltalán nem keresték fel őket, vagy felkeresték, de nem készült semmilyen írásos anyag az állapotfelmérésről, és

a régiékhöz képest egyébként sem jelentettek plusz minőségi követelményeket az új standardok.

Az átmeneti szerződés ideje alatt – 2004. november és 2005. április közötti időben – azonban a HME/HMH közösen minősítette a HAH volt hálózati tagjait, és más jelölteket – függetleneket, és más márkához tartozó márkaszervizeket. A minősítés során alkalmazott értékelő lap adatai az eladott autók mennyiségén, az épületek adottságán kívül kitért többek között az alkatrészek, garancia, szervizkészlet, külső megjelenés alapján való felmérésére is. A HMH által is elismerten az állapotfelmérés nem olyan mélységben, és részletezettséggel mérte fel a jelöltek megfelelőségét, mint a HME által kidolgozott uniós szerviz standardok teljesülését a megbízott külső auditáló, de összességében megállapítható, hogy a műszaki standardok tartalmának figyelembevételével történt a minősítési eljárás.

A HME/HMH 37 jelölnél végezte el a fentiek szerinti értékelést, melyek között voltak sikertelen, szerződéskötést nem követő eljárások is.

Az átmeneti szerződéssel rendelkezők két kivétellel megfelelő minősítést kaptak ahhoz, hogy velük végleges szerződéskötésre is sor került. A Spur Kft. és a Hyundai Berény Kft. azonban olyan tartalmú értesítést kapott 2005. januárban, hogy mivel nem teljesítette a hivatkozott szerződés ideje alatt a szervizkövetelményeket, ezért nem köt velük végleges szerviz megállapodást.

A becsatolt adatokból megállapítható, hogy a jelenlegi hálózati tagjai közül azonban nem készült ilyen értékelés az Autó és Motor Kft (Pápa), valamint a Debreceni Autójavító Szövetkezetről.

A HMH fentiek szerinti minősítését követően az átmeneti szerződéssel rendelkezőkkel, illetve a megfelelt független javítókkal és más márkához tartozó márkaszervizekkel 2005. márciusban végleges szerződést kötött.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a végleges szerződéskötések előtt a HMH, ha nem is olyan alapos részletezettséggel, mint a későbbi eljárásaiban, de előzetes minősítési eljárást követően kötött szervizszerződést a hálózat tagjaival.

Azt követően, hogy a HMH független auditáló céget bízott meg, az előzetes műszaki szerviz auditálást a megbízott auditáló végezte el, amelyet a következők szerint minden esetben követett a HMH auditálása.

2. A független auditáló eljárása 2005. augusztusától

A HMH által megbízott független auditáló 2005. augusztustól kezdte meg működését. Az auditálónak átadott szervizkövetelmények szabványszámai és az azokhoz rendelt követelmények darabszáma, megegyezik a HME által kidolgozott egységes szerviz követelmények szabványaival, és összességében az azokhoz rendelt alapelem követelmények számával, de ez utóbbiban néhol eltérés figyelhető meg.

Az auditáló a fentieknek megfelelően 2005. augusztus-szeptemberben elvégezte az auditálást a HAH hálózat 3 jelenlegi tagjánál – Quick Autó Kft., Nagy Kft.(Ajka), Snell Autó Kft. -, de azt azóta sem követte a HMH érdemi lépése/állásfoglalása és a szerződéskötés további feltételéről való tájékoztatása.

2005. decemberben, illetve 2006. január-februárban HMH hálózatba felvett szervizeknél az auditáló cég által végzett műszaki szerviz auditot követően a HMH is elvégezte az auditálást – gyakorlatilag akciótervvé átalakítva a standardok ellenőrzését oly módon, hogy a hiányzó, vagy nem hiánytalanul teljesülő feltételekre különböző teljesítési határidőt írt elő. A HMH által is elvégzett gyakorlatilag párhuzamos auditoknál a HMH egyedi a HME által megszabott szervizkövetelményektől eltérő – kevesebb – darabszámú szabvány és alapelem teljesítését írta elő.

A HMH a már végleges szerződéssel rendelkező szervizhálózatát ténylegesen csak 2005. október-novemberben auditálta a HME szerint összeállított szervizkövetelmények szerint. Az egyes szervizek vonatkozásában azonban a teljesíteni követelt szabványok darabszáma és az azokhoz rendelt alapelemek száma is eltér a HME által előírtaktól.

Nem egységes a jelöltek számára előírt teljesítendő szabványok darabszáma, másrészt nem egyértelmű, hogy minek alapján, és miért nem azonos a HMH és az auditáló által párhuzamosan végzett auditálások pontszáma, illetve nem egyértelmű, hogy milyen alapelem szám teljesítés esetén minősül valamely jelentkező megfeleltnek, és milyen ponthatár elérése jár szerződéskötéssel.

Összegezve: a HMH márkaszerviz (és kereskedő) hálózatának kiválasztási szempontjait ugyan a szakmában szokásos minőségi szempontok alapján határozta meg, azonban az alkalmazott minőségi szempontok alapján való kiválasztási rendszere - a jelentkezők minősítési szempontjai, a szerződéskötés feltételének minimális követelménye, illetve annak nem teljesítése esetén való teljesítési feltételek időbelisége – nem átlátható, illetve az azonos esetekre való alkalmazásuk nem egyértelmű.

II.

A Gazdasági Versenyhivatal (GVH) eljárásindítása

A GVH tudomására jutott, hogy a HMH a versenyfelügyeleti eljárás kezdetéig elmulasztotta a hivatalos márkaszerviz hálózatának kiválasztási szempontjait tartalmazó minőségi követelmények kidolgozását és közlését a független piaci szereplők számára, és érdemleges műszaki audit nélkül hozta létre a jelenlegi márkaszerviz hálózatát. Ezzel indokolatlan különbséget tett és versenyhátrányt okozott a gyári márkaszerviz-hálózatból kizárt független javítóműhelyeknek, akadályozva ezzel a hazai független javítóműhelyek eredeti tartalék alkatrészekkel való ellátását, valamint a javítási és karbantartási piacokon folytatott hatékony verseny kialakulását.

A HMH-val szemben 2005. szeptember 23.-án indult a versenyfelügyeleti eljárás során a GVH észlelte, hogy:

- Ø A HAH jogosultságának megszűnése és a HMH cégbírósági bejegyzése közötti időben (2004. november - 2005. február) a Hyundai magyarországi szervizhálózatába jelentkezettek kiválasztásában a HME-nek feltehetően jelentős szerepe volt.
- Ø a – valószínűsíthetően ugyancsak a Hyundai Motor Company érdekeltségi körébe tartozó – lummeni (Belgium) székhelyű alkatrész beszállító MOBIS – valószínűsíthetően a Hyundai márkájú eredeti tartalék alkatrészek kizárólagos európai viszonteladója – feltételezhetően kizárólagosan a Hyundai hivatalos hálózati tagoknak értékesít.

A fentiek vélelme alapján a GVH eljárás alá vonta a HME-t, és a folyamatban levő versenyfelügyeleti eljárásban vizsgálta a szerepét a Hyundai magyarországi hivatalos szervizhálózata kiépítése és a Hyundai eredeti tartalék alkatrész forgalmazási rendszerének kialakításában.

Továbbá a fenti vélelmek alapján a GVH eljárás alá vonta a MOBIS-t, és a folyamatban levő versenyfelügyeleti eljárásban vizsgálta a 2004. november 1-jét követő szerepét a független javítóműhelyek Hyundai eredeti tartalék alkatrészekhez való hozzájutásának alakításában.

A fentiek alapján a versenyfelügyeleti eljárás annak megállapítására indult, hogy az eljárás alá vontak hivatkozott magatartása alkalmas-e a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló többször módosított 1996. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Tptv.) 11. §-ában foglaltak megsértésére, mely szerint tilos a vállalkozások

közötti megállapodás és összehangolt magatartás, valamint a vállalkozások társadalmi szervezetének a köztestületnek, az egyesülésnek és más hasonló szervezetnek a döntése (a továbbiakban együtt: megállapodás), amely a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozza, vagy ilyen hatást fejthet, illetve fejt ki, valamint az Európai Közösséget létrehozó szerződés (a továbbiakban: EK-Szerződés) 81. cikk (1) bekezdésének megsértésére, mely szerint: a közös piaccal összeegyeztethetetlen és ezért tilos minden olyan, vállalkozások közötti megállapodás, vállalkozások társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amely hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, és amelynek célja vagy hatása a közös piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása.

Az eljárás hivatalos nyelve magyar.

A vizsgáló a Tpvt. 11.§ (1) bekezdés, a Tpvt. 17.§, az EK-Szerződés 81. cikk (1) bekezdés, valamint az EK-Szerződés 81. (3) bekezdés alapján indítványozta:

1. Független javítóműhelyek alkatrészhez jutása, a MOBIS szerepe

Mivel

- a Hyundai eredeti gyári alkatrészek értékesítési rendszerében olyan állapot fenntartása, hogy a **nem szerződéses forgalmazók** a gyártó által **a hivatalos feljogosított szervizhálózat tagjai számára kizárólagosan fenntartott közvetlen gyártói** beszerzési forráson – a MOBIS-on – keresztül nem rendelhetnek, **nem minősül versenykorlátozó megállapodásnak**, hiszen a vállalat-csoporton belüli döntést jelent, emiatt nem tartozik az EK-Szerződés 81. cikkelye, illetve a Tpvt. 11. §-ának hatálya alá, továbbá
- mivel a HMH hivatalos szerviz megállapodásai, és a HMH nagykereskedelmi megállapodása nem korlátozzák sem a HMH-t, mint Hyundai leányvállalatot, sem különösen a Hyundai szerződött partnereit, a hivatalos szervizeket abban, hogy Hyundai eredeti alkatrészt adjanak el a független javítóműhelyeknek, ezért **a Hyundai-csoport független javítóműhelyek eredeti alkatrész ellátása során tanúsított magatartása nem minősül** az 1400/2002/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdése i) pontjába ütközően **tiltott versenykorlátozásnak**,

a MOBIS-szal és a HME-vel szemben az eljárás megszüntetését.

2. Hyundai garanciális javítási piacra lépés akadályozása

Mivel a Hyundai, a hivatalos javítási piacának kiépítése során a jelentkezők megfelelőségének vizsgálatára kidolgozott minősítési rendszer nem egyértelmű alkalmazása

következtében hiánytalanul nem teljesülnek az 1400/2002/EK rendelet 1. cikk (1) bekezdés h.) pontja szerinti minőségi szelektív forgalmazási rendszer feltételei, ezért

javasolták

- Ø a **HMH piacra lépést akadályozó magatartásának** a 81. cikk (1) bekezdése, illetve a Tpvt. 11.§ (1) bekezdésébe ütközésnek **megállapítását**.

A HMH és a márkaszervizek közötti megállapodások versenykorlátozó hatása nem jelentős, az érintett áruk jelentős részével kapcsolatban nem teszi lehetővé a verseny kizárását, ezért

javasolták

- Ø az eljárás szüneteltetését a **Tpvt. 75. § alapján**, továbbá
- Ø a **HME-vel szemben az eljárás megszüntetését**, mert a HME közvetlen felelőssége csak rövid ideig – a HMH cégbejegyzéséig (2005. februárig) – merül fel, mivel azt követően a HMH feladatává vált a hivatalos szervizhálózat továbbépítése, ezen túl

nem javasolták,

- Ø a 2005-ben kezdődő, kifogásolt magatartással kapcsolatban a védjegyperben hozott ideiglenes intézkedés és a HMH szervizhálózatába jelentkezőkkel szemben tanúsított elutasító magatartás indoklása közötti rövid időtartamra tekintettel, **bírság kiszabását**.

A kifogásolt magatartást a HMH egyoldalúan követte el, és **nem vethető fel a hivatalos hálózati tagok közvetlen felelőssége**, – miközben a hálózatba került szervizeknek nyilvánvaló versenyelőnye van a független szervizekkel szemben a HMH magatartása eredményeképpen – **nem indokolt a HMH hálózat tagjainak eljárásba vonása**, az indítvány enélkül is megtehető, s a versenysemleges helyzet helyreállítható, az indokolatlan diszkrimináció megszüntethető.

Tekintettel arra, hogy

- Ø nem ismert, hogy a jelentkezőnek milyen adottságokkal kell rendelkezni már a bejelentkezés pillanatában ahhoz, hogy a sikeres szerződéskötés esélyével elinduljon az auditálási eljárásban, s
- Ø a jelentkező számára azért nem jelent egyértelmű sikeres, vagy sikertelen szerződéskötési lehetőséget a szervizkövetelmények teljesítését ellenőrző független auditáló eljárása, mert az ezt követő HMH auditálási eljárásban a HMH eddig a GVH számára ismeretlen szempontok alapján jelötenként eltérő darabszámú követelmények teljesítését írja elő. Ennek következtében vannak olyan követelmények, melyek teljesítését egyes jelölteknél előírja, míg másoknál nem. A HMH saját auditját követően nem egyértelmű, hogy a pályázó mikor felel meg a

sikeres audit feltételeinek még abban az esetben sem, amennyiben megkapja a HMH szervizaudit eredményéről készült jegyzőkönyvet és összesítő adatokat, továbbá

- Ø sikertelen HMH auditálást követően a HMH egyrészt elzárkózik a szerződéskötéstől, másrészt mivel annak részletes eredményét nem – csak a döntését – közli a jelölttel, így a jelöltnek további esélye sem lehet a szerződéskötésre, ezért

a verseny szabadságát veszélyeztető magatartást enyhítené az, ha a HMH összeállítana egy olyan tájékoztató anyagot, amely a hivatalos szervizhálózatába jelentkezőket tájékoztatja az egységes szervizkövetelményekről és azok teljesítés elfogadásának egyértelmű feltételeiről.

A tájékoztató anyag terjedjen ki különösen:

- Ø az auditálási eljárás sorrendjére (ki, mikor és mit ellenőriz)és azok várható időtartamára,
- Ø az egységes követelményektől való eltérés lehetőségeinek részletes ismertetésére, így pl. a nagy lélekszámú és kis lélekszámú települések vonzáskörzetében, a több márka hivatalos szervizei és az önálló Hyundai hivatalos szervizek követelményei közötti különbségekre,
- Ø esetlegesen a márkán belüli szervizek egymástól való távolságára,
- Ø a HMH arra vonatkozó kötelezettségére, hogy az auditjának részletes eredményét minden esetben – annak sikertelensége esetén is – közli az auditált szervezettel,
- Ø a sikertelen HMH auditálás esetén, mikor tekintendő a HMH ezen döntése végleges szerződéskötéstől való elzárkózásnak, illetve mikor van a jelöltnek esélye a feltételek további teljesítésére,
- Ø a HMH audit eredmények sikeres szerződéskötésének minimális teljesítési szintjére, figyelembe véve az egységes követelményektől való eltérés lehetőségét is.

III.

Az eljárásban alkalmazható jogszabályok

Tpvt. 1. § (2) bekezdés

Az Európai Közösséget létrehozó szerződés (a továbbiakban: EK-Szerződés) 81. és 82. cikkének alkalmazása során az e cikkek hatálya alá tartozó piaci magatartásra is e törvény eljárási rendelkezéseit kell alkalmazni akkor, ha a Szerződés 81. és 82. cikkében foglalt versenyszabályok végrehajtásáról szóló 1/2003/EK tanácsi rendelet (a továbbiakban:

1/2003/EK rendelet) alapján a Gazdasági Versenyhivatal vagy magyar bíróság eljárásának van helye.

EK-Szerződés 81. cikk (1) bekezdés

a közös piaccal összeegyeztethetetlen és tilos minden olyan vállalkozások közötti megállapodás, vállalkozások társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amely hatással lehet a tagállamok kereskedelmére, és amelynek célja vagy hatása a közös piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása, így különösen d) pontja szerinti egyenértékű ügyletek esetén eltérő feltételek alkalmazása az üzletfelekkel szemben, ami által azok hátrányos versenyhelyzetbe kerülnek.

EK Szerződés 81. cikk (3) bekezdés

A 81. cikk (3) bekezdés alapján az (1) bekezdést alkalmazhatatlannak lehet nyilvánítani, amennyiben a megállapodás, vállalkozások társulásának döntése:

- a) hozzájárul az áruk termelésének vagy forgalmazásának javításához, vagy a műszaki vagy gazdasági fejlődés előmozdításához,
- b) ugyanakkor lehetővé teszi a fogyasztók méltányos részesedését a belőle eredő haszonból anélkül, hogy
- c) az érintett vállalkozásokra olyan korlátozásokat róna, amelyek e célok eléréshez nem nélkülözhetetlenek,

lehetővé tenné ezeknek a vállalkozásoknak, hogy a kérdéses termékek jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt.

Tpvt. 11. § (1) bekezdés

Tilos a vállalkozások közötti megállapodás és összehangolt magatartás, valamint a vállalkozások társadalmi szervezetének, a köztestületnek, az egyesülésnek és más hasonló szervezetnek a döntése (a továbbiakban együtt: megállapodás), amely a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását vagy torzítását célozza, vagy ilyen hatást fejthet, illetve fejt ki. Nem minősül ilyennek a megállapodás, ha egymástól nem független vállalkozások között jön létre.

(2) bekezdés: ez a tilalom vonatkozik különösen: f) pont) a piacra lépés akadályozására

Tpvt. 13. § (2) bekezdés

Csekély jelentőségű a megállapodás, ha a megállapodást kötő feleknek és az azoktól nem független vállalkozásoknak az együttes részesedése az érintett piacon a tíz százalékot nem haladja meg, kivéve, ha az

- a) a vételi vagy az eladási árak versenytársak közötti közvetlen vagy közvetett meghatározására, vagy
- b) a piac versenytársak által történő felosztására

vonatkozik.

Tpvt. 14. § (1) bekezdés

Az érintett piacot a megállapodás tárgyát alkotó áru és a földrajzi terület figyelembevételével kell meghatározni.

Tpvt. 14. § (2) bekezdés

A megállapodás tárgyát alkotó árun túlmenően figyelembe kell venni az azt – a felhasználási célra, az árra, a minőségre és a teljesítés feltételeire tekintettel – ésszerűen helyettesítő árukat (keresleti helyettesíthetőség), továbbá a kínálati helyettesíthetőség szempontjait

Tpvt. 14. § (3) bekezdés

Földrajzi terület az, amelyen kívül

- a) a fogyasztó nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut beszerezni, vagy
- b) az áru értékesítője nem, vagy csak számottevően kedvezőtlenebb feltételek mellett tudja az árut értékesíteni.

Tpvt. 15. § (1) bekezdés

Nem függetlenek a vállalkozások, ha a 23. § (2) vagy (3) bekezdése szerint

- a) az egyik a másikat irányítja, vagy
- b) azokat ugyanaz a vállalkozás irányítja vagy ugyanazok a vállalkozások közösen irányítják.

Tpvt. 17. §

Mentesül a 11. §-ban foglalt tilalom alól a megállapodás, ha

- a) az hozzájárul a termelés vagy a forgalmazás ésszerűbb megszervezéséhez, vagy a műszaki vagy a gazdasági fejlődés előmozdításához, vagy a környezetvédelmi helyzet vagy a versenyképesség javulásához;
- b) a megállapodásból származó előnyök méltányos része a fogyasztóhoz jut;
- c) a gazdasági verseny velejáró korlátozása vagy kizárása a gazdaságilag indokolt közös célok eléréséhez szükséges mértéket nem haladja meg; és
- d) nem teszi lehetővé az érintett áruk jelentős részével kapcsolatban a verseny kizárását

Tpvt. 75. §

(1) Az eljáró versenytanács a hivatalból indult eljárás szünetelését rendelheti el, ha a vizsgált magatartás a verseny szabadságát vagy tisztaságát csekély fokban veszélyezteti, és az eljárás alá vont ügyfél vállalja, hogy

- a) tartózkodik e magatartás folytatásától, valamint
- b) kárveszély esetén megteszi a kár megelőzéséhez szükséges intézkedéseket, vagy megfelelő intézkedéseket tesz a már bekövetkezett jogsértés orvoslása érdekében.

(2) Az eljárás szünetelésének időtartamát az eljáró versenytanács határozza meg, az azonban nem haladhatja meg a hat hónapot.

Tpvt. 77. § (1) bekezdés j) pont

A 72. § (1) bekezdésének a) pontja szerint az eljárást megszünteti.

Tpvt. 91/A. § (1) bekezdés

Az EK-Szerződés 81. és 82. cikkének alkalmazása során e törvény rendelkezéseit az e Fejezetben, illetve az 1/2003/EK rendeletben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.

IV.

Az eljárás alá vontak érdemi nyilatkozata

A HMH az eljárás során kifejtette, hogy kész tájékoztató anyagot összeállítani, amely a feljogosított szervhálózatba jelentkezőket átlátható és diszkriminációmentes módon tájékoztatja az egyes szervkövetelményekről és azok elfogadásának egyértelmű előfeltételeiről, különösen:

- a) mi az auditálás eljárás részletes menetrendje, illetve az ehhez kapcsolódó információk milyen módon hozzáférhetők;
- b) melyek az egyes audit feltételektől történő eltérés lehetőségei, illetve azokat milyen módon alkalmazza a HMH;
- c) a fentiek fényében mi a sikeres szerződéskötés minimális feltételrendszere és melyek a jelentkezők vonatkozásában abszolút kizáró okot jelentő körülmények;
- d) milyen módon kerül az audit jelentés eredménye közlésre a jelentkezőkkel;
- e) a jelentkezők az audit jelentésben foglaltakat milyen módon észrevételezhetik és/vagy vitathatják, és végezetül
- f) milyen feltételekkel van lehetőség sikertelen auditálást követően újbóli jelentkezést benyújtani.

V.

A jogi értékelés

A Versenytanács maradéktalanul egyetértett a vizsgálói érveléssel:

A HMH-től teljesen független vállalkozásnak minősülő Hyundai hivatalos szervizek nem állnak sem a HMC, sem a Hyundai egyetlen leányvállalata közvetlen vagy közvetett irányítás alatt. A HME, a MOBIS és a HMH ennél fogva egymástól nem független vállalkozások, egy vállalatcsoport tagjai.

A közöttük lévő viszony emiatt vállalaton belülinek minősül, így a **leányvállalatok európai viselkedését meghatározó megállapodások** – HMC, HME, MOBIS, HMH – **nem esnek sem a EK-Szerződés 81. cikkelyének, sem a Tpvt. 11. §-ának hatálya alá.**

Egymástól független vállalkozások

A HMH és a hivatalos szervizhálózatának tagjai közötti megállapodások tekintetében az érintett vállalkozások olyan vállalkozások, amelyek gazdasági tevékenységet folytatnak, s a Tpvt. 15. §-a értelmében egymástól függetlenek, ezért a közöttük létrejött megállapodások a Tpvt. 11. § hatálya alá esnek.

A HMH és annak hivatalos szervizei egymásnak potenciálisan lehetnek versenytársai az alkatrész-értékesítési piacon, tekintettel arra, hogy jogilag nem kizárt, hogy a független szervizek vagy a hivatalos szervizeken, vagy a HMH-n keresztül jussanak eredeti alkatrészekhez. Ezzel szemben a javítási piacon a HMH nincsen jelen, tehát tekintetben nincsen versenytársi viszony sem.

Az érintett piac és piaci részarány tekintetében a vizsgált megállapodások nem minősíthetők csekély jelentőségű megállapodásnak (Tpvt. 13.§ (2) bekezdés), mivel a HMM hivatalos szervizhálózat piaci részaránya az általa eladott Hyundai autók garanciális javítási piacán 100%, míg a HAH hálózatának tevékenységét is figyelembe véve (minimális esetben is) 50% körüli.

A független szervizek a Hyundai feljogosított szervizpiacra lépésének akadályozása a Tpvt. 11.§ (1) bekezdés f.) pontjába ütköző versenykorlátozó megállapodás.

Mivel a jogharmonizáció következtében az EK-Szerződés 81. cikkével azonos tartalommal tiltja a Tpvt. 11.§ a versenykorlátozó magatartásokat, illetve az 1400/2002/EK rendelettel azonos módon biztosít csoportmentességet a 19/2004.(II.13.) Korm.rend., ezért a HMM EK-Szerződés 81. cikk (1) bekezdésébe ütköző magatartása egyben a Tpvt. 11. § (2) bekezdésének f.) pontjába, illetve a 19/2004.(II.13.) Korm.rend. előírásaiba ütközik.

A független javítóműhelyek és a nem szerződéses forgalmazók alkatrészhez jutása az EK-Szerződés 81. cikk alapján

Sem a HMM szerviz megállapodásai, sem a HMM nagykereskedelmi megállapodása nem korlátozzák a HMM-t, illetve a Hyundai hivatalos szervizeket abban, hogy Hyundai eredeti alkatrészt adjanak el a független javítóműhelyeknek.

Megállapítható továbbá, hogy a fent hivatkozott szerződések ugyanakkor tiltják MOBIS számára a nem feljogosított/független viszonteladóknak az alkatrész eladást.

A független javítóműhelyek alkatrészhez jutása az 1400/2002/EK rendelet alapján

A független szervizek eredeti alkatrészhez való hozzájutásában, a hátrányos megkülönböztetés lehetősége csak a garanciális körben elvégezhető javítási piacon jelenhetne hátrányt e szervizek számára. E piac ellenben csupán korlátozott versenypiac (márkán belüli minőségi verseny). A független javítók érdemben nem versenytársai a hivatalos Hyundai szervizeknek a korábban már kifejtett okok miatt.

A kifogásolt magatartás a garanciális időn túli autók javításánál, illetve minden garanciális időben elvégzett garanciális körön kívüli javítások versenypiacán jelenthet versenyhátrányt a független szervizek számára, ahol a márkaszervizek egymásnak is és a független szervizeknek is versenytársai. A fogyasztói szokások alapján nem valószínűsíthető, hogy ez a hátrány érdemi negatív hatással van a versenyre, mert a hivatalos szervizek – részben a tényleges kompetencia többletből adódó – magasabb rezsióradíja, illetve a független javítók

kedvezőtlenebb/drágább alkatrészbeszerzése akár kompenzálhatja is egymást, illetve kedvező hatással lehet a versenyre.

Mivel a HMH – a tőle független vállalkozásokkal kötött – szerviz megállapodásai, és a HMH nagykereskedelmi megállapodása nem korlátozzák sem a HMH-t, sem a Hyundai hivatalos szervizeket abban, hogy Hyundai eredeti alkatrészt adjanak el a független javítóműhelyeknek, ezért a vizsgált magatartás nem minősül az 1400/2002/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdése i) pontjába ütközően tiltott versenykorlátozásnak.

A Hyundai eredeti gyári alkatrészek értékesítési rendszerében annak tiltása, hogy a nem szerződéses forgalmazók a gyártó által a hivatalosan feljogosított hálózat tagjai számára kizárólagosan fenntartott beszerzési forráson keresztül rendelhessenek alkatrészt az 1400/2002/EK rendelet (1) bekezdés (iii) pontja alapján megengedhető versenykorlátozás.

A hivatalos szervizkövetelmények alkalmazása, és a szervizaduit kérelmek értékelése során tanúsított magatartás az EK-Szerződés 81. cikk (1) bekezdése alapján

A Hyundai hivatalos szervizek kiválasztásának alkalmazott rendszere korlátozhatja, vagy legalábbis lassíthatja a potenciális piaci szereplők érintett piacra való belépését. Potenciális piaci szereplőnek minősítve nemcsak a – Quick Autó Kft., Snell Autó Kft., Nagy Kft. (Ajka) – már auditált, de a még fel nem vett HAH hálózati tagot, hanem azokat a szervizeket is, amelyek jelenleg a többi márka garanciális javítási piacán már működnek, vagy azok a független javítási piaci szereplők, amelyek nem tartoznak egyetlen márka hivatalos javítási hálózatához sem, de tervezik a belépést.

A Hyundai garanciális körben végzett javítási piacára potenciálisan belépni szándékozók részére a kínálati helyettesíthetőség szempontjából a többi márka garanciális javítási piaca vehető figyelembe, azaz a Hyundai garanciális javítási piacán a márkák közötti versenyben versenyez a többi márka garanciális piacával. Tekintettel arra, hogy az ésszerű fogyasztó a termék - autó – vásárlásánál figyelembe veszi a termék javítási piacát is, így többek között annak megbízhatósága, elérhetősége szempontjából. Így amennyiben a HMH korlátozza a potenciális piacra lépőket a Hyundai garanciális piacára lépésében, csökken a piaca a márkák közötti versenyben, míg vele szemben annak a márkának nőhet, ahova a Hyundai potenciális piacra lépő szereplői belépésüket fontolgathatják.

Amennyiben a potenciális belépők nem ezt az utat választják, hanem megmaradnak a független Hyundai javítási piacán, elvileg még nőhet is a verseny a Hyundai garanciális piacán, a HMH és a HAH hálózat között, amennyiben figyelembe vesszük a HAH, HMH által valószínűsített tevékenységének arányát is. A HAH-on kívüli egyéb független javítók

nem komoly versenytársai a hivatalosan feljogosított szervizeknek, ha figyelembe vesszük, hogy az eredeti gyári alkatrészekhez kedvezőtlenebb feltételekkel jutnak hozzá, és a fogyasztók a garancia elvesztését kockáztatják az ilyen szolgáltatók igénybevételével. Belépési korlát alkalmazásával csökken a piacon belüli verseny, illetve nőhet azokon a piacokon, ahova a Hyundai elutasítása esetén az elutasítottak befogadást nyernek.

A potenciális piacra lépőknek kell a legkevesebb plusz ráfordítással számolni a piacra lépés költségeit tekintve, mivel a legjobb esetben csak az auditálás költsége terhelné őket.

A HMH hivatalos szervizeinek piacépítésében követett gyakorlata eltér a piac többi szereplőjétől. Az általános gyakorlat szerint ugyanis azzal a csoportmentességi rendelet által biztosított lehetőséggel élve, hogy – a 2004. november 1-től kötött szerződésekben - már nem lehet kötelezővé tenni a márkakereskedői és a márkaszerviz tevékenység együttes vállalását, azok a márkakereskedők, amelyek nem feleltek meg a feljogosított gyári nagykereskedői elvárásoknak az adott márka hivatalos szervizeként viszont általában igen, így továbbra is bent maradhattak a piacon. Ez történt a Hyundai-hoz hasonló helyzetbe került más márka, pl. a BMW esetében is, ahol a gyár leányvállalata lett a hivatalos nagykereskedő.

A Hyundai esetében azonban sajátságos helyzet alakult ki azzal, hogy a volt nagykereskedő – HAH – továbbra is fenntartja a szerződéses hálózatát és továbbra is használja a Hyundai védjegyeket, illetve azzal, hogy a HAH hálózata gyártótól függetlennek nevezik magukat. Ezért a HMH védjegyjogi pert indított a Fővárosi bíróságon, melyben a bíróság 2006. májusban ideiglenes intézkedéssel a HAH hálózatát eltiltotta a védjegyek használatától.

A HMH azzal, hogy a HAH hálózat tagjait kizárja a garanciális javítási piacáról a piaci növekedés nehezebb útját választotta, mivel csak más márkák hivatalos javítóműhelyei, illetve a HAH-on kívüli más független javítók jelentkezését veszi figyelembe.

Az a tény, hogy a HAH 2004. novemberben tagjaival kereskedő /szerviz-megállapodást kötött, amely egyben jelezte a nyilvánvaló szembenállását a HMH-val, a HMH ezt követő döntése, hogy a szervizhálózat építésében nem számol a HAH tagjaival a vizsgált esetek alapján nem nevezhető egyértelműnek.

A HAH párhuzamos hálózata elvileg csak a garancia körén kívül eső javítási piacon van versenyben a Hyundai hivatalos hálózatával. A kialakult helyzetben azonban a garanciális piacon is versenyben vannak egymással. Ezt támasztja alá az a HAH hálózat és a HMH hálózat között kialakult vita, amely a Vj-13/2006. sz. versenyfelügyeleti eljárás szerint többek között annak eldöntésére indult, hogy ki minősül igazinak a HAH hálózat tagjai, vagy a HMH hálózat.

A HAH hálózat által értékesített még garanciális autók tulajdonosai azért, hogy megőrizzék a HAH által vállalt – de a HMH által nem átvállalt – 2 év szavatossági jogukat, autójuk garanciális javítását továbbra is a HAH hálózatában végeztetik el. Ennek a HAH annak ellenére eleget tesz, illetve eleget kíván tenni, hogy az ellenértéket a HMH nem számolja el, illetve a hivatalos hálózatnál kedvezőtlenebb feltételekkel juthat csak eredeti alkatrészhez.

Ezt támasztja alá a HMH nyilatkozata is, amely szerint a Hyundai autók garanciális javítási piac 50%-át képviselik, míg a másik 50% közvetve a HAH hálózatnak tulajdonítható.

A HAH garanciális autójavításához szükséges, – a hivatalos hálózat nyújtotta biztonságos alkatrészellátással, raktáron levő készlettel szemben – a kedvezőtlenebb alkatrész-beszerzési lehetőségére vonatkozó fogyasztói panasz is ezt támasztja alá.

A fentieket támasztja alá az is – a MOBIS nyilatkozata alapján –, hogy a nem helyettesíthető eredeti gyári alkatrészek piacán a részaránya kb. 50% Európa szerte. A HMH szerint a magyarországi eredeti gyári alkatrészek piacán csak 30%-kal van jelen. A MOBIS/HMH nyilatkozata szerint is jelentős a párhuzamos import (amely az eddigi adatok alapján, illetve a HAH nyilatkozata alapján, elsősorban a HAH részéről valósul meg az alkatrészek közvetlen koreai forrásból való beszerzése által).

A Hyundai garanciális javítási piacán a HMH, mint az autói garanciális javításának megrendelője erőfölényes piaci helyzetben van, mint minden márká garanciális piacán a márkaimportőrök a jótállási időben.

A kialakult fogyasztói szokások alapján, a garanciális időn túli autókat már nem kizárólagosan márkaszervizek javítják. A fogyasztók nem igénylik az 5-6 éves korú autók javításánál a jóval drágább eredeti gyári alkatrészek felhasználását. A független javítók eredeti alkatrészhez való jutása biztosított, egyrészt a Hyundai európai hivatalos hálózatán keresztül - kedvezőtlenebb kiskereskedelmi áron, mint a hálózati tagok számára - másrészt a különböző alkatrész kereskedőktől, és egyéb, akár közvetlen gyári forrásból. A független javítók ezért az 5-6 éves garanciális időn túli autók tulajdonosai szempontjából versenytársnak minősülnek a márká hivatalos javítóhálózatának tagjai számára is, amelyek így nemcsak a saját márkaszervizeivel, hanem a független javítókkal is versenyben állnak.

A HAH hálózaton kívüli független javítók a garanciális javítások körében nem valószínűsíthető, hogy komoly versenytársai lennének egyetlen márkaszerviz hálózatnak is. Még ha el is vállalhatják a garanciális javítást, – az eredeti alkatrészek kiskereskedelmi fogyasztói áron való beszerzésére tekintettel, valamint a csak a gyártó és a hivatalos javítók között fennálló garanciális javítások elszámolásának hiánya miatt, és nem utolsósorban a garanciális jog elvesztésének lehetősége miatt – nem egymás versenytársai, hiszen ekkor a

fogyasztónak fizetési kötelezettsége keletkezik. Így a versenykorlátozó hatás közvetlenül a Hyundai új autók értékesítési piacán jelentkezhet, amely visszahat magára a Hyundai-ra, s közvetve negatívan a fogyasztókra is (a kevesebb piaci szereplő jelenléte nem szolgálja a fogyasztói érdekeket), és ellentétes az 1400/2002/EK rendelet szellemével a következők miatt:

A hivatkozott rendelet értelmezésére a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága által kiadott Magyarázó Megjegyzések 72. kérdésére adott nem kötelező érvényű válasz szerint:

„Ha a szállító azt akarja, hogy a rendelet vonatkozzon a forgalmazási szerződéseire, akkor csak minőségi követelményeket írhat elő hivatalos javítóműhelyei részére, és a fenti követelményeket teljesítő minden javítóműhely részére engedélyezni kell, hogy hivatalos javítóműhelyként működjön, ideértve azokat a hivatalos autókereskedőket is, akiknek a szerződése lejárt, de akik hivatalos javítóműhelyként kívánják folytatni tevékenységüket.”

A Hyundai hivatalos szervizek országos lefedettségének hiánya, és a HAH hálózat szervei között kialakult jelenlegi viszony nem szolgálja a fogyasztói érdekeket. Akkor, ha kevesebb utazással juthatnának szolgáltatáshoz, a kínálat bővülése hatással lehetne a szolgáltatás minőségére, és az árak alakulására, mely hozzájárulhatna az Európában elterjedőben levő azon gyakorlatnak, hogy egy-egy szerződéses javítóműhely vonzáskörzete 15 km-es sugarú körbe esik.

A garanciális javítási piachoz való csatlakozás egyik feltétele, hogy a szerviz a hivatalos nagykereskedővel azonos tagállamban legyen bejegyezve.

A Hyundai típusú újautók párhuzamos importja a HAH tevékenysége alapján jelentősnek mondható, és a fogyasztók kényelmi szempontok alapján választanak szolgáltatót, így a szolgáltatás nyújtása legfeljebb a határmenti területek esetében nyúlik át más tagállam területére. Ugyanakkor, mivel a garanciális szolgáltatás együtt jár az eredeti alkatrészek forgalmazásával, melynek jelentős része a MOBIS-on és a Hyundai európai hivatalos hálózatán keresztül történik, hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre.

Tagállamok közötti kereskedelem érintettsége

A vizsgált megállapodások vertikális megállapodások, amelyek egy tagállam egész területére kiterjednek. A kereskedelemre gyakorolt hatásnak az EK-Szerződés 81. és 82. cikke szerinti fogalmáról szóló bizottsági közlemény (a továbbiakban: bizottsági közlemény) 88. pontja szerint az *„egy tagállam egészére kiterjedő és forgalomképes termékekre vonatkozó vertikális megállapodás ugyancsak alkalmas lehet arra, hogy a*

tagállamok közötti kereskedelemre hatással legyen, még akkor is, ha nem képezi a kereskedelem közvetlen akadályát.”

A vizsgált magatartás forgalomképes termékekre/szolgáltatásokra vonatkozik, nevezetesen a Hyundai tartozékok, és eredeti gyári pótalkatrészek értékesítésére, a Hyundai gépjárművekkel kapcsolatos garanciális és garancián kívüli javítási- és karbantartási szolgáltatások nyújtására, és a gyártó általi visszarendelést követő javításokra.

Az érintett megállapodásokat kötő felek piaci részesedése jelentős az érintett piacokon.

A magatartással kapcsolatban a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége a magatartás jellege és léptéke alapján valószínűsíthető. Csaknem 30, a HMH hálózatába tartozó márkakereskedő és szerviz a HMH-val kötött vertikális megállapodásainak hálózatáról van szó, amely az érintett földrajzi piacon, Magyarország területén a Hyundai gépjárművek szervizelésében és karbantartásában 50 % körüli piaci részesedést jelent; ehhez járul, hogy a Hyundai cég világméretű forgalmának mintegy hetedrészét Európában valósítja meg, és a három eljárás alá vont vállalkozás közül kettő koreai anyacégnek az európai közösség-béli nyugateurópai, a harmadik pedig magyarországi leányvállalata.

De minimis /NAAT szabály

Az 1400/2002/EK rendelethez kiadott bizottsági Magyarázó Megjegyzések szerint a gyakorlatban, a rendelkezésre álló információk alapján, a „de minimis” piaci részesedési küszöbérték minden valószínűség szerint túllépésre kerülnek azon szerződések esetében, amelyeket egy autógyár és annak hivatalos javítóműhely hálózata köt egymással a márkaszpecifikus alkatrészek, valamint a javítási és karbantartási szolgáltatások biztosítására. A megállapodás érzékelhető mértékben képes érinteni a tagállamok közötti kereskedelmet. Azokra a megállapodásokra, amelyek jellegüknél fogva érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet, a bizottsági közlemény 53. pontjában foglalt ún. „*pozitív NAAT-szabály*” alkalmazandó. E szerint azok a megállapodások, amelyek a tagállamok közötti kereskedelmet jellegüknél fogva érinthetik, alkalmasak arra, hogy a tagállamok közötti kereskedelemre érzékelhető hatást fejtsenek ki, amennyiben *a)* a felek együttes piaci részesedése az érintett piacon meghaladja az 5%-ot vagy *b)* az érintett vállalkozásoknak a megállapodás tárgyát képező termékekkel megvalósított együttes éves közösségi forgalma meghaladja meg a 40 millió eurót.

A MOBIS eredeti gyári alkatrészekből származó – közösségi – árbevétele miatt, amely önmagában is meghaladja a 40 millió euro-s küszöböt (az érintett termékek (Hyundai

eredeti gyári alkatrészek) vonatkozásában teljesül a „pozitív NAAT-szabály” vagylagos feltétele.

(figyelmen kívül hagyva a bizottsági közlemény 39. lábjegyzetében foglaltakat, amely szerint a forgalomszámítás során a bizottsági közleményben meghatározott „érintett vállalkozás” fogalmánál a *de minimis* közlemény 12. pontjában foglalt vállalkozások érintett termékre vonatkozó éves forgalmát is figyelembe kell venni. A *de minimis* közlemény 12. pontjának b) alpontja alapján érintett vállalkozásnak minősül a megállapodásban részes vállalkozásokon kívül az anyavállalat, a c) pont alapján pedig az anyavállalatnak a megállapodásban nem részes leányvállalatai is.)

Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) jelentése szerint 2006. májusban 26 ország – Ciprus és Málta kivételével valamennyi EU-tagállam, továbbá Izland, Norvégia és Svájc - adatait összesítő jelentés szerint a Hyundai piaci részaránya 2,0 % volt. 2005-ben a világ 7. legnagyobb autógyártója volt, akkor 36 Mrd USD világméretű forgalmat ért el. Ezen belül 2,3 M db-os és ebből Európában 318 edb-os járműértékesítést produkált, amely az Európai Közösségben legalább 4Mrd USD körüli forgalmat jelent. A MOBIS eredeti alkatrészekből származó közösségi árbevétele 2004-ben euró, 2005-ben euró volt, amely valószínűsíthetően még akkor is meghaladja a 40 MEUR-t ha figyelembe vesszük, hogy a Hyundai eredeti pótalkatrész értékesítésének valamivel kevesebb, mint a fele KIA pótalkatrészek eladása.

Az EK-Szerződés. 81. cikk (3) bekezdése

Amennyiben a versenykorlátozó döntésnek a versenyre pozitív hatásai vannak és teljesíti a fenti feltételeket, vagyis a pozitív hatások meghaladják a negatív hatásokat, akkor nem alkalmazható a 81. cikk (1) bekezdés tilalma. A 81. és 82. cikk végrehajtási rendeletének⁵ 1. cikke szerint azok a megállapodások és döntések, amelyek nem elégítik ki a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének feltételeit, tilosak, anélkül, hogy ezt előzetes döntésnek kellene megállapítania. Ugyanígy azok a versenykorlátozó megállapodások és döntések és összehangolt magatartások, amelyek kielégítik a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének feltételeit, nem tilosak, anélkül, hogy ezt előzetes döntésnek kellene megállapítania, vagyis a mentesüléshez nem kell a versenyhatóság határozata.

⁵ A Tanács 2002. december 16-i 1/2003/EK rendelete a Szerződés 81. és 82. cikkében lefektetett versenyszabályok végrehajtásáról, HL L1, 2003/01/04 1. o. (továbbiakban 1/2003-as rendelet)

A döntésnek mind a négy feltételt teljesíteni kell egyszerre, következésképpen egy feltétel nem teljesítése már a mentesülés hiányát eredményezi.⁶ Azt is hangsúlyozni kell, hogy elméletileg bármilyen megállapodás, döntés mentesülhet a 81. cikk (3) bekezdés alapján, így a versenykorlátozó céllal rendelkező magatartások is⁷, a bizonyítási teher azonban a vállalatoké.

Az EK-Szerződés 81. cikk (3) bekezdés módot ad arra is, hogy megállapodások bizonyos csoportjai is mentesüljenek a tilalom alól (e lehetőség részletszabályait a bizottsági csoportmentességi rendeletek fogalmazzák meg).

A hivatalos szervizkövetelmények alkalmazásának és a szervizaduit kérelmek kezelésének a 1400/2002/EK rendelet szerinti jogi értékelése

A Bizottság új csoportmentességi rendeletet adott ki 2002. július 31-án 1400/2002/EK rendelet számon az EK-Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű ágazatban vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról (HL L203. szám, 2002.08.01. 30. o.)

A rendelet 2. cikk (1) bekezdése szerint a z EK-Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése értelmében a 81. cikk (1) bekezdésének előírásai e rendelet előírásainak megfelelően nem alkalmazhatók vertikális megállapodásokra, ha azok azokra a feltételekre vonatkoznak, amelyek mellett a felek gépjárműveket, gépjármű pótalkatrészeket vagy gépjármű javítási és karbantartási szolgáltatásokat szerezhetnek be, adhatnak el vagy továbbadhatnak.

A rendelet a gépjárműszektort érintő minden kereskedelmi szinten kötött vertikális szerződésre vonatkozik. Így vonatkozik a gépjárművek gyártója vagy annak leányvállalata, valamint hivatalos engedéllyel rendelkező forgalmazói és autószerelői hálózata egyéni tagjai közötti szerződésekre, ideértve a gyártó tulajdonában levő szellemi tulajdonjogok engedélyezést is.

Az érintett piac meghatározásánál a kereskedelem szintjére is figyelemmel megállapítható, hogy a szerződések az áruforgalmazás egymást követő szintjei között jöttek létre, a HMH Kft, mint viszonteladó nagykereskedő, és a feljogosított szervizek, mint szolgáltatást végzők között, ezért a szerződések vertikális jellegű és az idézett rendelet hatálya alá eső megállapodásnak minősíthetők.

A rendelet preambulumának (7) bekezdése szerint a szállítók piaci erejének jellemzésére piaci részesedéseket kell meghatározni. A küszöbértékeknek, amelyek alatt a vertikális

⁶ Lásd T-528/93 ügy Métropole Télévision SA kontra Bizottság [EBHT 1996. II-649. o. 86. pont]; T-65/98 ügy Van den Bergh Foods [EBHT 2003. II-4653. o., 144. pont].

megállapodások kedvező hatásai vélelmezhetően meghaladják korlátozó hatásaikat, a különféle típusú vertikális megállapodások sajátosságaitól függően változóknak kell lenniük. Ezért a vevőszolgálati szolgáltatásokat illetően vélelmezhető, hogy azok a vertikális megállapodások, amelyek révén a szállító rögzíti azokat a követelményeket, amelyeket szerződéses javítóműhelyeinek az érintett márkájú gépjárművek számára nyújtott javítási vagy karbantartási szolgáltatások végzése során be kellene tartaniuk, és részükre e szolgáltatások nyújtásához felszerelést és továbbképzést biztosít, általában rendelkeznek ezekkel az előnyökkel, ha az érintett szállító szerződéses javítóműhelyei hálózatának piaci részesedése nem haladja meg a 30%-ot.

Az 1400/2002/EK rendelet Magyarázó Megjegyzések (HL L.203, 2002. uag.1. 30. 2. oldal) 5.4. „Hivatalos javítóműhelyek” pontja szerint a rendelet kiterjed arra, hogy a szállító 30%-os piaci részesedése erejéig hivatalos javítóműhelyei hálózata részére igénybe veheti a mennyiségi szelektív forgalmazást, vagy a kizárólagos forgalmazást. A fenti küszöbértéket meghaladó hivatalos javítóműhely hálózatok szempontjából a rendelet csak a hivatalos javítóműhelyek minőségi szelektiójára terjed ki.

Az 1400/2002/EK rendelet 3. cikk (1) bekezdésének 3. albekezdés szerint a piaci részesedési küszöbök nem vonatkoznak a minőségi szelektív forgalmazási rendszereket létrehozó megállapodások teljesülése következtében. Mivel a Hyundai a márkához tartozó összes gépjárművön elvégzett javítások tekintetében a hivatalos javítóműhelyek hálózatának több mint 30%-os – nyilatkozata szerint – 50% részesedése van, a hivatalos javítóműhelyek hálózatára a minőségi szelektív rendszert választhatta. Azaz a hivatalos hálózat tagjainak kiválasztási szempontjai csak tisztán minőségi szempontok lehetnek, amelyek közvetlenül nem határolhatják be a piacra lépők számát.

Ennek megfelelően a HMH-nak elvileg minden olyan szervizzel szerződést kellene kötni, amelyik az előzetesen közölt műszaki- auditálási feltételeknek megfelelnek (ismereteink szerint, mint ahogy azt az összes többi márka is megtette).

Az EK rendelet 1. cikk. (1) bekezdése h) pontjának értelmében a „minőségi szelektív forgalmazási rendszer” olyan szelektív forgalmazási rendszer, amelynek keretében a szállító olyan kritériumokat alkalmaz a forgalmazók vagy javítóműhelyek kiválasztására, amelyek kizárólag minőségi jellegűek, amelyekre a szerződés szerinti termékek vagy szolgáltatások jellege miatt van szükség, amelyeket a forgalmazási rendszerhez csatlakozni kívánó minden forgalmazó, vagy javítóműhely tekintetében egységesen állapítanak meg, amelyeket nem

⁷ Lásd T-17/93 ügy Matra Hachette kontra Bizottság [EBHT II-595. o., 85. pont].

alkalmaznak diszkriminatív módon, és amelyek nem korlátozzák közvetlenül a forgalmazók vagy javítóműhelyek számát.

A fentiek értelmében a minőségi szelektív rendszert választó autógyárnak olyan tisztán minőségi szempontokat kell alkalmazni, amelyeket egységesen, diszkriminációmentesen használ, úgyhogy azzal ne határolja be közvetlenül a piaci szereplők számát.

Ø Egységesség vizsgálata

A fogalomnak megfelelően minden azonos helyzetben levő egységes elbánásban való részesítését feltételezi.

Nem vitatva a HMH azon vállalkozási szabadságát, hogy az egységesen meghirdetett követelményektől adott, és indokolt esetben bizonyos üzletpolitikai megfontolásokat is figyelembe vegyen a következők állapíthatók meg.

Az objektíven mérhető azonos helyzetet az auditálások során elért pontszámok alapján lehetne beazonosítani, különös tekintettel a független auditáló által végzett esetekben. Az összehasonlítás azonban nem lehetséges, mert a HMH által elvégzett auditálásoknál az auditáló által végzett értékelés eredményét – az összesített pontszámokat - a HMH lecsökkentette és vele együtt a követelmények számát is. Így a HMH által ténylegesen teljesíteni kért követelmények száma és az azokhoz rendelt ún. alapelemek száma 11 hivatalos hálózati tag esetében egyedi eltérést mutat.

Az átmeneti szerződést követően elutasított Spur Kft, és a Hyundai Berény Kft. pedig nincs is tisztában az elutasítás okával, melyet a HMH a többszöri kérés ellenére sem közölt.

Ø Diszkrimináció vizsgálat

A szervizaudit kérelmes levelekre a HMH nem reagált. A minősítési eljárásan megfelelt Quick Autó Kft. a Snell Autó Kft. és a Nagy Kft. (Ajka) –val érdemben már egy éve nem folytatja le a felvételi eljárást. Amennyiben a fentiek – a HMH diszkrecionális joga alapján - bele is férnének, és ennél fogva nem mondanának ellent a minőségi szelektivitás fogalmának annak a belépési korlátnak az alkalmazása, hogy a hálózatba jelentkező jelenleg a HAH hálózatának tagja-e nem tekinthető olyan minőségi jellegű feltételnek, amelynek megvalósulására a szerződés szerinti termékek vagy szolgáltatások jellege miatt szükség lenne. Ezért a HMH minőségi szelektívnek mondott hivatalos szervizhálózatára nem alkalmazható a csoportmentesség kedvezménye.

Az 1400/2002/EK rendelet által nyújtott kedvezmény visszavonása

A rendelet 6 (2) bekezdése szerint

„Ha adott esetben a mentesülés hatálya alá eső vertikális megállapodások olyan hatásokkal járnak, amelyek valamely tagállam területén vagy annak egy elkülönült földrajzi piac valamennyi sajátosságával rendelkező részén összeegyeztethetetlenek a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében meghatározott feltételekkel, akkor az illető tagállam illetékes hatósága e terület tekintetében az (1) bekezdés szerintiakkal azonos feltételek mellett visszavonhatja az e rendelet alkalmazása által nyújtott kedvezményt.”

Amennyiben ebben az ágazatban valamely vertikális szerződést érint a 81. cikk (1) bekezdése, és az 1400/2002/EK rendelet nem alkalmazandó, a felek csak úgy tudják elérni, hogy a szerződés a 81. cikk (2) bekezdése szerint érvénytelenné váljon, hogy eleget tesznek a 81. cikk (3) bekezdésében foglaltaknak. Abban az esetben, amikor az 1400/2002/EK rendelet nem alkalmazandó, a szerződés korlátozó rendelkezéseinek teljes kombinációját figyelembe kell venni a 81. cikk alkalmazása tekintetében.

A Bizottság és bizonyos esetekben a tagállam versenypolitikai hatósága a fentiek értelmében visszavonhatja az 1400/2002/EK rendelet által biztosított kedvezményeket az egyes szerződések tekintetében, ha azt állapítja meg, hogy bizonyos körülmények miatt a 81. cikk (3) bekezdésben meghatározott feltételek nem állnak fenn.

Tekintettel arra, hogy a fentiek alapján a HMH szerviz-megállapodásra nem alkalmazható az 1400/2002/EK rendelet nyújtotta kedvezmény, ezért a HMH csak úgy tudná elérni, hogy a szerződése a 81. cikk (2) bekezdése szerint érvénytelenné ne váljon, hogy eleget tesz a 81. cikk (3) bekezdése szerinti követelményeknek.

A HMH kifejezetten a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazhatóságát alátámasztó érvelést, az őt terhelő bizonyítási teher, és felszólítás ellenére sem csatolt be. Erre vonatkozó nyilatkozata szerint (114/4. sz. melléklet) a Hyundai üzleti gyakorlata mindenben megfelel az 1400/2002/EK rendeletnek és a 19/2004. Kormányrendeletnek, amely önmagában is biztosítja az EK-Szerződés 81. cikk (3) bekezdésének és a Tpv. 17.§-nakban foglalt feltételek maradéktalan teljesülését. A hivatkozott rendeletnek való nem megfelelés csak akkor merülhetne fel amennyiben a HMH üzleti gyakorlata és szerződéses feltételei ellentétesek lennének a rendeletek rendelkezéseivel. Megállapodás, illetve bármilyen összehangolt magatartás hiányában pedig értelmezhetetlen a rendeletekben foglalt tilalmak alkalmazhatósága.

Az EK-Szerződés 81. cikk (3) bekezdésében foglaltak teljesülése bizonyos gazdasági előnyök jelentkezését, a fogyasztóknak az előnyökből való méltányos részesítését, a

versenykorlátozás arányosságát, valamint azt követeli meg, hogy a megállapodás ne tegye lehetővé az érintett áruk jelentős részével kapcsolatban a verseny kizárását.

A HMH esetén a versenyfelügyeleti eljárásban vizsgálni kellett, hogy:

- Ø a vizsgálatban vélelmezett korlátozások hozzájárulnak-e a 81. cikk (3) bekezdése alapján a Hyundai garanciális szervizszolgáltatások versenyképességének javulásához. Ezzel kapcsolatban megállapítható, hogy a vizsgált minősítési rendszer korlátozza a HMH gyakorlata alapján megfelelt HAH hálózati tag piaci szereplők piacra lépését.
- Ø teljesülnek-e a 81. cikk (3) bekezdésének azon követelményei, hogy a korlátozásra irányuló szabályozásból származó előnyök eljutnak-e maradék nélkül a fogyasztókhoz. Ezzel szemben megállapítható, hogy a vizsgált minősítési rendszer korlátozza a fogyasztók garanciális javítási szolgáltatások igénybevételi lehetőségét a piaci szereplők számának korlátozásával.
- Ø a 83. cikk (3) bekezdésében megfogalmazott gazdaságilag indokolt közös célok eléréséhez szükséges mértéket meghaladja-e. Ezzel kapcsolatban megállapítható, hogy a HMH általi korlátozás – a HAH hálózati tagjainak korlátozása a Hyundai garanciális javítási piacára - indokoltságát alátámasztó érdekek nem tekinthetők gazdaságilag indokolt közös célnak, így a versenyjogban kifejeződő olyan közérdeknek – jogviták – melyek azt valóban elfogadhatóvá tennék. A nélkülözhetetlenség követelménye szerint a versenykorlátozó döntés nem róhat olyan korlátozásokat a felekre, amelyek e célok eléréshez nem nélkülözhetetlenek.

A fentiek alapján a HAH hálózati tagok piacrálépésének akadályozása a 81. cikk (1) bekezdése, illetve a Tpv. 11.§ (1) bekezdése alapján versenykorlátozó magatartás.

VI.

A Versenytanács döntése

A vizsgálói indítványtól részben eltérő, megszüntetést tartalmazó határozat hozatalát tartotta indokoltnak három okból is.

A Versenytanács az eljárás megszüntette (Tpv. 77. § (1) bekezdés j) pontja) a MOBIS-sal és a HME-vel szemben, mert

- 1) a Hyundai csoporton belül történő eredeti gyári alkatrészek forgalmazása egymástól nem független piaci szereplők belügye (Tpv. 11. § (1) bekezdés,

- 2) az eljárás alá vontak független javítóműhelyek eredeti alkatrészszel ellátása során tanúsított magatartása nem tiltott versenykorlátozás (1400/2002. EK rendelet 4. cikk (1) bekezdés i) pont).
- 3) A 2007. április 26-án tartott tárgyaláson ezt meghaladóan az eljárás szünetelését tartotta indokoltnak egy hónapra a Tpvt. 75. § szerint, amellyel kiküszöbölhető volt a vizsgálat során feltárt, a verseny szabadságát csekély fokban veszélyeztető magatartás (EKSz 81. cikk (1) bekezdés, 11. § (1) bekezdés f) pont).

Az eljárás során a HMH maga is kifejezte, hogy nem zárkózik el tájékoztató anyag összeállításától, amelyben kitér

- Ø az auditálási eljárás sorrendjére (ki, mikor és mit ellenőriz) és azok várható időtartamára,
- Ø az egységes követelményektől való eltérés lehetőségeinek részletes ismertetésére, így pl. a nagy lélekszámú és kis lélekszámú települések vonzáskörzetében, a több márka hivatalos szervizei és az önálló Hyundai hivatalos szervizek követelményei közötti különbségekre,
- Ø esetlegesen a márkán belüli szervizek egymástól való távolságára,
- Ø a HMH arra vonatkozó kötelezettségére, hogy az auditjának részletes eredményét minden esetben – annak sikertelensége esetén is – közli az auditált szervezettel,
- Ø a sikertelen HMH auditálás esetén, mikor tekintendő a HMH ezen döntése végleges szerződéskötéstől való elzárkózásnak, illetve mikor van a jelöltnek esélye a feltételek további teljesítésére,
- Ø a szerződéskötéshez szükséges minimális követelményteljesítési szintre, figyelembe véve az egységes követelményektől való eltérés lehetőségét is.

A Tpvt. 76. §-a alapján lefolytatott utóvizsgálat során összefoglalóan megállapítható volt, hogy a HMH kidolgozta „a Hivatalos márkaszervizként való elfogadás eljárásrendjét”, amelyet minden érdeklődő számára hozzáférhetővé tesz. Az eljárási rend tervezete a következőket tartalmazza:

A minősítési eljárás rend tervezet preambulum része arról ad tájékoztatást, hogy a gépjármű ágazatban a vertikális megállapodások egyes csoportjainak a verseny korlátozás tilalma alól való mentesítéséről szóló Európai Tanács 1400/2002. számú rendeletben foglaltakkal

összhangban a Hyundai 2004. november 01-től kezdődően az új Hyundai gépjárművek szervizelésére „minőségi szelektív forgalmazási rendszert” vezetett be.

A jelentkezők minősítésének eljárásrendje fejezet táblázatba foglalva felsorolja azokat az egymást követő tevékenységeket, amelyek a minősítés során szükségesek, megjelölve azt is, hogy az egyes tevékenységeket ki végzi és mi annak a feltétele.

A részletes eljárásrend pedig bővebb információkat tartalmaz az egyes lépésekről az alábbiak szerint:

A jelentkezést írásban, a jelentkező cég által cégszerűen aláírva egy eredeti példányban kell benyújtani. A jelentkezéshez a cég rövid ismertetését, fényképeket, helyszínrajzokat célszerű csatolni, ami megkönnyíti az előzetes értékelést és lerövidítheti a válaszadási időtartamot.

A jelentkező ezt követően írásban tájékoztatást kap a márkaszervizzé válás előtti audit szükségességéről, valamint az auditot a HMH megbízásából végző cégről és az audit költségeiről. A jelentkező megkapja az **1. számú mellékletben** található minta szerinti válasszal együtt a Hyundai márkaszerviz minimális követelményeket tartalmazó kiadványt is.

Azt követően, hogy a jelentkező írásban megrendeli az audit elvégzését, és a megrendelése alapján HMH kiállítja az audit árjegyzék szerinti költséget tartalmazó előlegbekérőt, amelyet HMH megküld a jelentkezőnek és a jelentkező által fizetett auditálás költsége jóváírásra kerül HMH számláján, HMH a megrendeli az audit elvégzését az erre a feladatra vele szerződött Mertcontrol-tól, amelyet 14 naptári napon belül kell elvégezni.

Ezt követően a Mertcontrol auditorai a jelentkező telephelyén az előzetesen megküldött minimális Hyundai szerviz követelményrendszer pontjainak megfelelően összeállított és a Hyundai követelményrendszerhez külön is csatolt audit jegyzőkönyv szempontjai szerint ellenőrzik a jelentkező adott telephelyének körülményeit. A Mertcontrol, mint külső független minőségellenőrző szervezet auditorai az összes Hyundai követelményt azonosan, súlyozás nélkül vizsgálják. A Mertcontrol az audit jegyzőkönyvet két példányban készíti el, melynek egyik példánya a jelentkezőnél marad, majd a Mertcontrol továbbítja az elkészített audit jegyzőkönyvet a HMH-nak.

A Mertcontrol által elkészített audit jegyzőkönyvet a HMM képviselője értékeli és a jegyzőkönyvi adatokat átvezeti a jelentkező részére megnyitott „Szerviz audit jegyzőkönyv és akcióterv” aktába. Ennek során első lépésként HMM elkészíti a Hyundai követelményeknek való megfelelés összefoglalását és meghatározza a Hyundai követelmények teljesülésének százalékos szintjét. Ennek alapján csak a szerviz-tevékenység folytatásához alapvető feltételek (például megfelelő épület, minimálisan elfogadható szervizkialakítás és -felszereltség, érvényes cégbejegyzés, megfelelő tevékenységi kör, működési engedély, stb) hiánya miatt utasítható el ebben a fázisban egy adott jelentkezés.

Amennyiben a működéshez szükséges alapvető feltételek fennállnak, a HMM a Feljogosított Hálózathoz történő csatlakozásra irányuló tárgyalások folytatására tesz javaslatot. A HMM a fentiek szerinti bármilyen döntéséről az indokok megfelelő ismertetésével írásban értesíti a jelentkezőt.

A „Szerviz audit jegyzőkönyv és akcióterv”-ben foglaltaknak megfelelően a HMM műszaki vevőszolgálatának képviselője a személyes látogatása során egyeztetni a szükséges tennivalókat, részletesen meghatározzák a hiányosságokat, illetve a teljesítésükre vonatkozó határidőket és a jelentkezővel közösen az audit jegyzőkönyvet egyfajta akciótervvé alakítják át.

A Hyundai minősítési eljárás rendjének tervezete szerint a Feljogosított Hálózatba történő felvételnél az audit felvetéseiben és a hiányzó Hyundai követelmények megvalósításában a jelöltnél mutatózó készség és képesség játssza a központi szerepet. Amennyiben a jelentkező részéről a legcsekélyebb értékelhető és a mindenkori érintett piaci körülmények által megfelelően alátámasztott készség mutatkozik arra, hogy a hiányosságok az akciótervnek megfelelően és a közösen megállapított ésszerű határidőn belül teljesülnek, HMM nem zárkózik el a Feljogosított Hálózathoz történő csatlakozást eredményező szerződés-kötéstől.

Az egyes Hyundai követelmények kapcsán esetleg azonosított hiányosságok pótlásának ütemezése (amelyben az akcióterv felállításakor a jelentkező és a HMM közösen állapodik meg) a HMM szakértőjének véleménye és útmutatása alapján, a jelentkezővel részletesen egyeztetve kerül meghatározásra. A félreértések elkerülése végett, a HMM a hiányosságok pótlására vonatkozó feltételek és határidők meghatározása során köteles az egyes jelentkezők vonatkozásában diszkriminációmentesen eljárni, és a jelentkezők vonatkozásában csak olyan különbségtételt alkalmazhat, amelyet a fogyasztók

szervizszolgáltatáshoz történő hatékony hozzájárása, illetve a számukra nyújtandó szolgáltatások színvonalának fenntartása ésszerűen indokol.

Ezután kezdődhet meg az akcióterv végrehajtása.

Bármely Hyundai követelmény maradéktalan és megfelelő időben történő teljesítésének elmaradása esetén a HMH a jelentkező lehetőségeit, a mindenkori érintett piac helyi sajátosságait, és mindenekelőtt a fogyasztók színvonalas kiszolgálásának alapvető célját szem előtt tartva, a jelentkezővel egyeztetve határoz meg ésszerű póthatáridőt. Ugyanakkor, amennyiben ezen póthatáridő is eredménytelenül telik el, az kizárja, hogy a jelentkező az adott eljárás eredményeként a Feljogosított Hálózathoz csatlakozzon.

Amennyiben az akcióterv végrehajtása megkezdődik, a HMH kiadja a jelentkező részére a „Feljogosított Hyundai szerviz szerződés” megkötésére vonatkozó szándéknyilatkozatot.

A szándéknyilatkozatot írásban, tértivevényes ajánlott levélben vagy személyesen, az átvételt igazoló aláírás ellenében adja át a jelentkezőnek.

A márkaszervizzé válás előtt az akciótervben meghatározott különböző feladatok megvalósulási határideje, egyes prioritási szempontjai az idők folyamán változhatnak, vagy az egyes országrészek vonatkozásában nem lényegesen és mindenkor a fogyasztók színvonalas kiszolgálásának szempontját szem előtt tartva eltérhetnek. A határidőket a már említett – esetenként akár eltérő – prioritások alapján a HMH a jelentkezővel közösen, annak lehetőségeit vagy az objektív külső körülményeket a legmesszebbmenőkig figyelembe véve az akcióterv végrehajtása során ésszerű határok között módosíthatja.

A közösen megállapodott módosításról szóló értesítés a jelentkező részére a módosított „Audit jegyzőkönyv és akcióterv”-vel és kísérőlevél útján történik. A határidők betartását a HMH utólagosan ellenőrzi, és szükség szerint a jelentkező részére a „Szerviz audit akcióterv teljesítése” tárgyú levélben észrevételezi.

A feladatoknak a "Szerviz audit jegyzőkönyv és akcióterv"-ben, valamint ennek esetleges módosításaiban meghatározott határidőre és a Hyundai márka elvárásainak megfelelő minőségben történt teljesítése esetén a HMH és a jelentkező aláírja a Hivatalos Hyundai márkaszerviz szerződést, és ezzel megkezdődik a szerződésben meghatározott keretek közötti üzleti együttműködés.

A Versenytanács a vizsgálói indítványtól való eltérés okaként jegyzi meg, bár erre törvényi kötelezettsége nincs, hogy ugyanazon magatartás miatt a jogsértés megállapítása (Tpvt. 77. § (1) bekezdés d. pont), és a megindított jelen eljárásra irányadó, hatályban volt szüneteléssel kapcsolatos szabályok (Tpvt. 75. §, illetve 76. § (3) bekezdés c. pont) együttalkalmazása eljárásjogilag összeférhetetlen egymással. A jogsértés megállapítása, a jogsértés felszámolására rendelt megszüntetés, megtiltás, kötelezettség előírás, stb. (Tpvt. 77. § (1) bekezdés e., f., g. pont), az érdemi határozatok sorába tartozik, amely rendelkezések ellen bírói felülvizsgálatnak van helye. A szünetelést elrendelő, valamint az ezzel kapcsolatos eljárási befejezés, a megszüntetés nem érdemi határozat (volt), rendeltetése szerint a csekély fokú jogsértést küszöbölte ki a jogsértés formális megállapítása nélkül, s ellene jogorvoslatnak sem volt helye.

A szüneteléssel kapcsolatos vállalásokat a HMMH teljesítette, ezért a Versenytanács az eljárást ez okból is megszüntette.

A határozat egyéb megszüntető rendelkezéseit a Versenytanács a Tpvt. 77. § (1) bekezdés j. pontja alapján hozta meg, figyelemmel a Tpvt. 72. § (1) bekezdés a. pontjának második fordulatára.

A Tpvt. szerinti jogorvoslati jogot a 83. § biztosítja az eljárás alá vont vállalkozások számára e megszüntetés miatt.

A Versenytanács határozatát a Tpvt. 74. §-a alapján tárgyaláson kívül hozta meg.

Budapest, 2007. június 13.