

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om meddelelse fra Kommissionen. Den fremtidige konkurrenceretlige ramme for motorkøretøjsbranchen

KOM(2009) 388 endelig

(2010/C 354/18)

Ordfører: **Bernardo HERNÁNDEZ BATALER**

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 22. juli 2009 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

*Meddelelse fra Kommissionen. Den fremtidige konkurrenceretlige ramme for motorkøretøjsbranchen.*

KOM(2009) 388 endelig.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som vedtog sin udtalelse den 2. marts 2010.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 461. plenarforsamling den 17.-18. marts 2010, mødet den 18. marts, følgende udtalelse med 84 stemmer for, 5 imod og 7 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner

1.1 EØSU er enig med Kommissionen i den diagnose, den stiller for sektoren og for de områder, hvor der er behov for større konkurrence. I betragtning af de muligheder, Kommissionen har fremlagt, vil det efter EØSU's opfattelse være bedst at vedtage sektorspecifikke bestemmelser i form af retningslinjer, der ledsager den generelle gruppefritagelsesforordning. Derfor bifalder EØSU udkastet til Kommissionens forordning og udkastet til supplerende retningslinjer. EØSU understreger imidlertid, at de bør sammenholdes med og underordnes de generelle retningslinjer vedrørende vertikale begrænsninger, som endnu ikke er blevet fremlagt, hvilket vanskeliggør en selvstændig fortolkning.

1.2 EØSU er enig med Kommissionen i, at det er nødvendigt at fastlægge en retlig ramme, som har en generel positiv indflydelse på forbrugernes situation og fremmer forbrugerbeskyttelsen. Udvalget gentager de retningslinjer, der allerede er blevet udstukket i dets tidligere udtalelser om konkurrence<sup>(1)</sup>.

1.3 I dette tilfælde er der imidlertid behov for en overgangsordning af en varighed på to år for forhandlerne, der for størstedelens vedkommende er små eller mellemstore virksomheder, som af hensyn til retssikkerheden og på grundlag af princippet om beskyttelse af berettiget forventning og proportionalitetsprincippet har behov for et rimeligt tidsrum til at afskrive den investering, de har foretaget, tilpasse sig markedets teknologisk udvikling og bidrage til en bedre trafiksikkerhed.

1.4 Ligeledes håber EØSU, at den nye retlige ramme yder retssikkerhed til alle aktører, at den med inspiration i principperne i »Small Business Act« undlader at skabe nye hindringer for virksomhederne, og at den indeholder de samme mål for

konkurrencepolitikken, som i øjeblikket findes i forordning nr. 1400/2002.

1.5 EØSU mener, at de supplerende retningslinjer ikke bør fastsætte nogen grænse for aftalerne om mærkeeksklusivitet. Det vil være bedre i overensstemmelse med den nye gruppefritagelsesforordning.

1.6 Aftalerne om erhvervskøretøjer kan være omfattet af den generelle gruppefritagelsesforordning vedrørende vertikale begrænsninger, også når det gælder eftermarkedet.

### 2. Indledning

2.1 Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 af 31. juli 2002 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen<sup>(2)</sup> blev der fastsat en række regler, som er strengere end de regler, der er fastsat i Kommissionens forordning (EF) nr. 2790/1999 af 22. december 1999 om anvendelse af EF-traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis<sup>(3)</sup>.

2.2 Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 koncentrerer sig hovedsageligt om praksis og adfærd, som medfører alvorlige konkurrencebegrænsninger, og opstiller én liste over begrænsninger, som gør, at denne forordning ikke kan finde anvendelse på nogen dele af en given aftale (»alvorlige begrænsninger«), og en anden liste, som indeholder begrænsninger, der er forbudte, men som ikke forhindrer, at den i denne forordning fastsatte fritagelse finder anvendelse i resten af aftalen (»særlige betingelser«).

<sup>(1)</sup> EUT C 228 af 22.9.2009, s. 47. EUT C 175 af 28.7.2009, s. 20.

<sup>(2)</sup> EFT L 203 af 1.8.2002, s. 30

<sup>(3)</sup> EFT L 336 af 29.12.1999, s. 21

2.3 De vigtigste bestemmelser i Kommissionens forordning nr. 1400/2002 er følgende:

- Den finder ikke udelukkende anvendelse for personbiler, men også for andre typer køretøjer som f.eks. busser og lastbiler.
- Den tvinger den enkelte producent til at vælge mellem et selektivt distributionssystem eller eneforhandling, idet den hovedsageligt anser to forskellige distributionssystemer for at være fritaget:
  - *Eneforhandling*, hvor producenten tildeler hver enkelt forhandler eller reparatør et eksklusivt salgsområde (eller en eksklusiv kundegruppe). Inden for det tildelte område kan der ikke udnævnes andre forhandlere. Desuden kan sådanne forhandlere pålægges visse mindstekrav til kvaliteten. Konkurrencen styrkes gennem fremme af passivt salg i det eksklusive salgsområde og navnlig salg til detailhandlere uden for netværket.
  - *Selektiv forhandling*, hvor leverandøren forpligter sig til, enten direkte eller indirekte, at sælge aftalevarerne eller -tjenesteydelserne udelukkende til forhandlere eller reparatører, der er udvalgt efter særlige kriterier. Et selektivt distributionssystem kan være baseret på kvantitative, kvalitative eller begge typer af kriterier.
- Det er ikke tilladt i én og samme kontrakt at have klausuler om både selektiv forhandling og eneforhandling. Helt konkret er det ikke tilladt at have en såkaldt »beliggenhedsklausul« i et selektivt forhandlingssystem, mens det er muligt at påtvinge eneforhandlere den.
- Forordningen skelner i sin artikel 8, stk. 1, mellem tre forskellige produktmarkeder:
  - Salg af nye motorkøretøjer. Markedsandelen beregnes på grundlag af den mængde kontraktmæssige varer og tilsvarende varer, der sælges af leverandøren, samt alle andre varer, der sælges af leverandøren, og som distributøren anser for indbyrdes ombyttelige eller substituerbare på grund af produkternes egenskaber, pris og anvendelsesformål.
  - Salg af reservedele. Markedsandelen beregnes på grundlag af værdien af de kontraktmæssige varer og andre varer, der sælges af leverandøren, samt alle andre varer, der sælges af leverandøren, og som distributøren anser for indbyrdes ombyttelige eller substituerbare på grund af produkternes egenskaber, pris og anvendelsesformål.
  - Reparations- og vedligeholdelsesydelser: Markedsandelen beregnes på grundlag af værdien af de kontraktmæssige tjenesteydelser, der sælges af deltagerne i leverandørens distributionsnet, samt alle andre varer, der sælges af disse deltagere, og som køberen anser for indbyrdes ombyttelige eller substituerbare på grund af deres egenskaber, pris og anvendelsesformål.
- Ud over begrænsningerne i markedsandele finder forordningen i sin artikel 6, stk. 1, litra c), at det er uforeneligt med traktaten, »hvis priserne eller leveringsbetingelserne for kontraktmæssige varer eller tilsvarende varer varierer betydeligt fra det ene geografiske marked til det andet«, og i sådanne tilfælde kan Kommissionen inddrage fritagelsen efter denne forordning.
- Kommissionen har forsøgt at bekæmpe hindringer for parallelhandel, og forordning 1400/2002 anser distributørens begrænsning af salget til slutbrugere i andre medlemslande (for eksempel ved at lade købsprisen og distributørens vederlag afhænge af køretøjernes bestemmelsessted eller slutbrugernes bopæl) for at være en indirekte salgsbegrænsning. Endvidere er salgsmål, produkttildeling og bonus-systemer baseret på et salgsområde, der er mindre end fællesmarkedet, heller ikke tilladt.

2.4 Den retlige ramme for biler har ændret sig i de senere år, navnlig som følge af vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer, om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer<sup>(4)</sup>, hvis bestemmelser i september 2009 overgik fra at være frivillige til at være obligatoriske<sup>(5)</sup>. Bilparken vil dog i nogle år endnu bestå af et stort antal køretøjer, som ikke er omfattet af denne forordning, hvilket vil udgøre et betydeligt marked for de uafhængige reparatører.

2.4.1 Med hensyn til konkurrencen på markedet for reservedele til biler på basis af producentens industrielle ejendomsrettigheder har den udbredte anvendelse af forskellige underleverandøraftaler med producenter af originaludstyr (»værktøjsaftaler«) betydet, at visse reservedele fortsat vil være »fanget« i bilproducenternes net.

2.4.2 Derfor foreslog Kommissionen, at der blev indført en reparationsbestemmelse i det reviderede mønsterdirektiv, hvilket EØSU stillede sig positivt over for, idet udvalget fastslog<sup>(6)</sup>, at »det monopol, som gives ejere af mønstre, kun vedrører produktets ydre form, men ikke produktet i sig selv«, og at »hvis reservedele, der omfattes af reparationsklausulen, underkastes beskyttelsesordningen for mønstre, opstår der et produktmonopol på det sekundære marked, hvilket strider mod selve beskaffenheden af retlig beskyttelse af mønstre«.

<sup>(4)</sup> EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUT C 318 af 23.12.2006, s. 62.

<sup>(6)</sup> Jf. EØSU's udtalelser: EFT C 388 af 31.12.1994, s. 9; EUT C 286 af 17.11.2005, s. 8.

2.5 Med hensyn til motorkøretøjsbranchen har EØSU konkret vedtaget en udtalelse om »Bilsektorens underleverandører og eftermarked«<sup>(7)</sup>, hvori det påpeger, at aktørerne på eftermarkedet udgøres af bilproducenterne, underleverandørerne og uafhængige eller autoriserede udbydere af tjenesteydelser, reservedele og tilbehør, og af uafhængige eller autoriserede operatører inden for fremstillingsvirksomhed, distribution og detailhandel. Det er et netværk bestående af 834 700 virksomheder (overvejende SMV'er) med en samlet omsætning på 1 107 mia. EUR og 4,6 mio. beskæftigede.

### 3. Den nyeste udvikling i Kommissionens dokumenter

3.1 Den 21. december 2009 vedtog Kommissionen et

— Udkast til Kommissionens forordning om anvendelse af traktatens artikel 101, stk. 3, på kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen og et

— Udkast til meddelelse fra Kommissionen: Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og distribution af reservedele til motorkøretøjer.

Kommissionen indledte en høring om disse dokumenter.

3.2 Den 15. januar 2010 besluttede EU's kommissær for konkurrence at fremsende de to ovennævnte dokumenter til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, idet udvalget blev anmodet om at udtale sig om disse forslag til lovgivning.

3.3 I denne udtalelse om KOM(2009) 388 endelig analyserer ordføreren derfor samtidig de i punkt 3.1 nævnte forslag til lovgivning.

### 4. Resumé af Kommissionens dokumenter

4.1 I **Kommissionens meddelelse** om den fremtidige konkurrenceretlige ramme for motorkøretøjsbranchen foreslås følgende:

a) For så vidt angår aftaler om salg af nye motorkøretøjer og med virkning fra den 31. maj 2013:

— anvendes de generelle bestemmelser i udkastet til en ny gruppefritagelsesforordning for vertikale aftaler

— vedtages der sektorspecifikke retningslinjer med henblik på at forhindre markedsafskærmning for konkurrerende motorkøretøjsproducenter og sikre deres adgang til markedet for detailsalg og reparation af motorkøretøjer. Konkurrencen inden for samme mærke beskyttes, og artikel 81's afskrækkende virkning bevares

— anvendes forordningens bestemmelser for aftaler om salg af motorkøretøjer indtil den 31. maj 2013.

b) Med hensyn til aftaler om reparation og vedligeholdelse samt for distribution af reservedele fra den 31. maj 2010:

— anvendes de generelle bestemmelser, således som de er afspejlet i udkastet til en ny gruppefritagelsesforordning for vertikale aftaler

— vedtages der sektorspecifikke retningslinjer, som supplerer en målrettet gruppefritagelsesforordning eller en kombination af de to instrumenter for at øge konkurrencemyndighedernes mulighed for mere bredt og overordnet at reagere på konkurrencemæssige problemer. Det gælder navnlig i forbindelse med følgende: i) adgangen til tekniske oplysninger, ii) adgangen til reservedele, iii) misbrug af garantier og iv) adgangen til net af autoriserede reparatører.

#### 4.2 Udkastet til gruppefritagelsesforordning

4.2.1 Sådanne vertikale aftaler kan øge den økonomiske effektivitet i en produktions- eller distributionskæde gennem bedre koordination mellem de deltagende virksomheder, selv om dette afhænger af aftaleparternes markedsstyrke.

4.2.2 Vertikale aftaler, der indeholder begrænsninger, som kan begrænse konkurrencen og være til skade for forbrugerne, eller som ikke er absolut nødvendige for at opnå de tidligere nævnte positive effekter, bør ikke være omfattet af gruppefritagelsen.

4.2.3 Udkastet skelner mellem aftaler vedrørende salg af nye motorkøretøjer (det primære marked) og aftaler vedrørende reparations- og vedligeholdelsesydelser samt salg af reservedele (det sekundære marked).

4.2.4 På det primære marked anvendes reglerne i den generelle forordning om vertikale aftaler. Det gælder navnlig begrænsningen af markedsandele, den manglende fritagelse af visse vertikale aftaler og betingelserne i forordningen, ifølge hvilke disse vertikale aftaler kan være berettiget til fritagelse i henhold til den generelle forordning, hvis alle betingelserne heri er opfyldt. Dette virker fornuftigt, eftersom dette er et konkurrencepræget marked.

4.2.5 Med hensyn til det sekundære marked bør der tages hensyn til en række særlige kendetegn ved eftermarkedet for motorkøretøjer, som hænger sammen med den teknologiske udvikling og den omstændighed, at de reservedele til motorkøretøjer, som motorkøretøjsproducenterne køber hos originaludstyrsproducenterne, er blevet stadigt mere komplekse og driftsikre.

(7) EUT C 317 af 23.12.2009, s. 29-36.

4.2.6 EØSU er enig med Kommissionen i, at konkurrenceforholdene på eftermarkedet i motorkøretøjssektoren også har direkte indvirkning på den offentlige sikkerhed, idet trafikikkerheden kan forringes af biler, der ikke er repareret korrekt, og på folkesundheden og miljøet på grund af udledninger af kuldioxid og andre forurenende stoffer, der kræver regelmæssig vedligeholdelse af køretøjerne.

4.2.7 Vertikale aftaler om distribution af reservedele og reparations- og vedligeholdelsesydelser bør derfor kun være omfattet af en gruppefritagelse, hvis de ud over de fritagelsesbetingelser, der er fastsat i Kommissionens generelle forordning for vertikale aftaler, også opfylder strengere krav angående visse former for alvorlige konkurrencebegrænsninger, der kan begrænse udbuddet af reservedele på eftermarkedet i motorkøretøjssektoren, mere konkret:

- aftaler, der begrænser de muligheder, medlemmer af en motorkøretøjsproducents selektive distributionssystem har for at sælge reservedele til uafhængige reparatører til brug for disses reparations- eller vedligeholdelsesydelser.
- aftaler, der, selv om de opfylder betingelserne i den generelle forordning, ikke desto mindre begrænser en reservedelsfabrikants muligheder for at sælge sine reservedele til autoriserede reparatører, der er medlemmer af en motorkøretøjsproducents distributionssystem, til uafhængige reservedelsdistributører, uafhængige reparatører eller endelige brugere. Dette forhindrer ikke, at reglerne om civilretligt ansvar finder anvendelse, og har heller ingen betydning for retten til at kræve anvendelse af »reservedele af en kvalitet svarende til de originale komponenter«, ligesom det ikke udelukker aftaler, som i garantiperioden forpligter de autoriserede reparatører til udelukkende at anvende reservedele, der leveres af bilproducenten, til disse reparationer.
- aftaler, hvorved en producent af motorkøretøjer pålægger en producent af komponenter eller originale reservedele begrænsninger i deres adgang til konkret og synligt at placere deres varemærke eller logo på disse reservedele.

#### 4.3 Udkastet til supplerende retningslinjer

4.3.1 Retningslinjerne indeholder principperne for, at der i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 101 kan ske en vurdering af de problemer, der kan opstå i forbindelse med vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og distribution af reservedele. Disse retningslinjer finder anvendelse, uden at dette berører de generelle retningslinjer for vertikale aftaler, og som supplement til disse.

4.3.2 Ved fortolkningen af disse retningslinjer vil Kommissionen desuden tage hensyn til den adfærdskodeks, som bilproducentorganisationerne ACEA og JAMA har udarbejdet om god forretningspraksis, og som motorkøretøjsproducenterne har forpligtet sig til at følge for at handle i god tro i deres kontraktrelationer med deres autoriserede distributører og reparatører.

4.3.3 Retningslinjerne er opdelt i følgende afsnit:

- Motorkøretøjsforordningens anvendelsesområde og forholdet mellem den og den generelle vertikale gruppefritagelse
- Anvendelsen af de supplerende bestemmelser i motorkøretøjsforordningen
- Behandlingen af visse begrænsninger: mærkeeksklusivitet og selektiv distribution.

4.3.4 Med hensyn til mærkeeksklusivitet indføres der en ny bestemmelse, nemlig at skæringstidspunktet for femårsperiodens begyndelse er den dato, hvor kontraktforholdet mellem parterne begynder, og ikke hvornår det ene aftaledokument blev erstattet af det andet om samme emne. Imidlertid ses dette af fodnote nr. 9 og ikke af selve brødteksten i retningslinjerne. Betydningen af denne ændring gør det tilrådeligt at indføre den i selve teksten.

4.3.5 Retningslinjerne redegør for konkurrenceklausuler og deres negative konsekvenser (lægger hindringer i vejen for, at konkurrerende leverandører kan trænge ind eller ekspandere) såvel som positive (bidrager til at løse »frijhjulproblemer«, styrke mærkets image og distributionsnettets omdømme).

4.3.6 Med hensyn til selektiv distribution er det vigtigt, at de uafhængige udbydere har adgang til teknisk information, og at der ikke sker misbrug af retlige garantier.

#### 5. Bemærkninger

5.1 I mere end to årtier er motorkøretøjsbranchen – lette personbiler og lette erhvervskøretøjer – rent konkurrencemæssigt blevet reguleret gennem specifikke gruppefritagelsesforordninger.

5.2 I sin evalueringsrapport, som blev fremlagt den 31. maj 2008, evaluerede Kommissionen virkningen af gruppefritagelsen for motorkøretøjsbranchens praksis. Rapporten gav anledning til en lang række kommentarer fra de interesserede parter og dannede udgangspunkt for konsekvensanalyserapporten, som blev udarbejdet af Kommissionens tjenestegrene (SEK(2009) 1052, SEK(2009) 1053), og som det anbefales at læse i sammenhæng med Kommissionens meddelelse KOM(2009) 388 endelig.

5.3 Samtidig er der ved at blive revideret og vedtaget en ny generel gruppefritagelsesforordning, der fra maj 2010 skal erstatte Kommissionens nuværende forordning (EF) nr. 2790/1999 af 22. december 1999. Det er ud fra antagelsen om, at forordning (EF) nr. 2790/1999 bliver revideret, at Kommissionen foreslår,

— indledningsvis for motorkøretøjsbranchen de tre delmuligheder: (ii) lade den generelle gruppefritagelsesforordning vedrørende vertikale aftaler gælde, (iii) vedtage sektorspecifikke bestemmelser i form af retningslinjer, der ledsager den generelle gruppefritagelsesforordning, (iv) vedtage en gruppefritagelsesforordning, hvori der fokuseres på konkurrencebegrænsninger på eftermarkedet;

— senere med udkastet til forordning og til retningslinjerne vedtage en forordning med sektorspecifikke bestemmelser ledsaget af retningslinjer.

5.4 Erhvervelsen af et motorkøretøj vil, ligesom køb af egen bolig, være et køb, som for de europæiske forbrugere ikke blot vejer tungest i familiebudgettet, men som også tydeligt illustrerer betydningen af det indre marked, og i hvor høj grad dette er blevet gennemført. Branchen skønner, at af den samlede pris, der betales for bilen i dens levetid, går ca. 40 % til at erhverve bilen, andre ca. 40 % til dens vedligeholdelse og ca. 20 % til forsikring.

5.5 De europæiske forbrugeres vigtigste mål, når det gælder konkurrencen i motorkøretøjsbranchen, er kort sagt at finde ud af, hvor de skal købe bilen og om nødvendigt få den repareret til den bedst mulige pris og med garanti for større trafikssikkerhed.

5.6 Selv om det på den ene side er afgørende at sikre et levende og konkurrencepræget marked i trit med den teknologiske udvikling, som omfatter alle motorkøretøjsbranchens økonomiske aktører, navnlig de små og mellemstore virksomheder der er beskæftiget med reparationsvirksomhed, er det også vigtigt at sende beroligende signaler til forbrugerne.

5.7 Den nuværende forordning (EF) nr. 1400/2002 sender en række sådanne positive signaler, idet den f.eks. bestemmer, at en garanti udstedt af en producent i én medlemsstat er gyldig på samme betingelser i alle medlemsstater, at forbrugeren med et garantibevis, der er udfyldt af en forhandler i et andet land ikke mere behøver at vente på, at garantien bliver opfyldt i hans oprindelsesland, og at forhandleren eller de autoriserede reparatører, som forbrugeren har indleveret sin bil til, ikke mere kan pålægge ekstra gebyrer eller kræve yderligere dokumentation.

5.8 Alligevel er der stadig problemer forbundet med videre salg af nye biler gennem mellemhånd, med leverandørernes krav til forhandlerne, navnlig om at leve op til krav om »brandets identitet«, med friheden til at købe hos andre autoriserede forhandlere eller nationale importører, samt med hensyn til indirekte begrænsninger af krydsleverancer af biler mellem autoriserede forhandlere.

5.9 Kommissionen har fulgt anvendelsen af forordning (EF) nr. 1400/2002 meget tæt, og vedtog en række eksemplariske beslutninger som f.eks. de fire beslutninger, der blev vedtaget i september 2007, og som gav branchen en række vigtige retningslinjer med hensyn til adgangen til tekniske infor-

mationer (Proc. Comp/39.139-143 med producenterne DaimlerChrysler, Fiat, Toyota og Opel) <sup>(8)</sup>.

5.10 Otte år efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 1400/2002 bekræfter de økonomiske indikatorer, at konkurrencesituationen på de relevante markeder, som fik Kommissionen til at bestemme sig for en strengere sektorspecifik gruppefritagelse, er blevet betragteligt forbedret.

5.11 Dette dynamiske, komplekse konkurrencemiljø præges især af et fald i de faktiske priser for nye motorkøretøjer, indtrængen af nye mærker på markedet, skiftende markedsandele for de konkurrerende mærker, den beskedne og faldende koncentration og et større antal valgmuligheder for forbrugerne i forskellige sammenlignelige segmenter. Imidlertid er de nationale markeder inden for rammerne af det indre marked stadig forholdsvis forskellige. Det gælder særligt de nye medlemslande, hvor der er et mere veludviklet brugtbilmarked og flere uafhængige værksteder.

5.12 Især når det gælder de uafhængige reparatørers adgang til reservedele og teknisk information, eksisterer der fortsat hindringer for øget konkurrence, hvilket er til åbenbar ulempe for forbrugerne. Forfalskning og piratkopiering af reservedele giver fortsat anledning til bekymring i branchen på grund af disse komponenters ind imellem dårlig kvalitet og den fare for trafikssikkerheden, anvendelsen af sådanne reservedele kan medføre.

5.13 Kommissionens forslag til de fremtidige konkurrenceretlige rammer for motorkøretøjsbranchen er forenelige med denne linje og politik, der sigter mod, at reglerne skal overholdes. Derfor bringer EØSU sine tidligere udtalelser i erindring, hvori udvalget giver udtryk for sin støtte til Kommissionens arbejde vedrørende kollektive søgsmål i almindelighed, og i særdeleshed når det gælder overtrædelse af konkurrencelovgivningen.

## 6. Særlige bemærkninger

6.1 EØSU mener, at Kommissionens forslag om at fremsætte en specifik gruppefritagelsesforordning og et sæt retningslinjer er fornuftigt, eftersom det tager højde for eventuelle økonomiske virkninger, konsekvenserne for de små og mellemstore virksomheder, som udgør en stor del af markederne for reparationer, vedligeholdelsesydelser og salg af reservedele, samt den mulige sociale og miljømæssige virkning og betydningen for trafikssikkerheden.

EØSU ønsker at fremhæve følgende aspekter af det fremlagte forslag:

**6.2 Særlig ordning for motorkøretøjsbranchen som supplement til den generelle gruppefritagelsesforordning.** EØSU noterer sig, at de af Kommissionen foreslåede supplerende retningslinjer for motorkøretøjsbranchen skal læses sammen med og som et supplement til de generelle vertikale retningslinjer (jf. retningslinjernes punkt I, 1., (1)), som endnu ikke er blevet fremlagt, hvilket naturligvis vanskeliggør en uafhængig og individuel evaluering af førstnævnte.

<sup>(8)</sup> EUT C 66 af 22.3.2007, s. 18.

6.3 **Den nye ordnings ikrafttræden.** I henhold til udkastet til forordning skal to forskellige ordninger træde i kraft, alt afhængig af hvilket marked der er tale om. Den ene ordning skal træde i kraft allerede den 1. juni 2010 på markedet for reservedele og reparations- og vedligeholdelsesydelser. Den anden skal forlænge forordning nr. 1400/2002 til den 31. maj 2013 med hensyn til salg og videresalg af nye motor-køretøjer.

6.3.1 Selv om EØSU erkender, at der i øjeblikket er mindre konkurrence på det første af disse markeder, og at konkurrencen bør stimuleres, kan eksistensen af to separate ordninger give anledning til problemer, eftersom aftaler mellem bilforhandlere og distributører ofte indeholder begge elementer.

6.3.2 Selv om EØSU holder sig forbrugernes interesse i en hurtig udvikling af konkurrencen på markedet for reservedele/reparationer/vedligeholdelse for øje, accepterer udvalget, at der kan vedtages en overgangsbestemmelse for at forhindre, at der i lyset af de nye regler skabes yderligere hindringer for genforhandlingen af aftaler mellem distributører og forhandlere.

6.3.3 EØSU opfordrer Kommissionen til at håndhæve den nye gruppefritagelsesforordning for motorkøretøjsbranchen i sin helhed fra den 1. juni 2010, samtidig med at der fastlægges en overgangsperiode på to år for det primære marked med henblik på at tilpasse de eksisterende forhandleraftaler til de nye regler.

6.3.4 Der skal mindes om, at producenterne kan opsigse aftalerne med et opsigelsesvarsel på tre år. Det betyder, at forhandlere, som har foretaget bestemte valg og relevante investeringer på grundlag af den nuværende gruppefritagelsesforordning, vil være nødt til at vente til juni 2013, inden de underskriver en ny forhandleraftale, med mindre producenter og forhandlere får tilladelse til at justere deres aftaler på et tidligere tidspunkt, hvis de måtte finde det nødvendigt set i lyset af de nye regler og mulige ændringer af markedsvilkårene.

6.3.5 Hvis den nye gruppefritagelsesforordning kom til at gælde for primærmarkedet fra den 1. juni 2010, ville det have den yderligere fordel, at det faldt sammen med ikrafttrædelsen af den nye gruppefritagelsesforordning og de nye retningslinjer for eftermarkedet.

6.3.6 Når man tænker på, at det overvejende flertal af forhandlerne også er involverede i eftersalgsservice, forstår man nemmere, hvorfor EØSU går ind for at lade den nye gruppefritagelsesforordning træde i kraft samtidig på både det primære og det sekundære marked. Denne mulighed vil sikre forenkling, fleksibilitet og sidst, men ikke mindst, lavere overgangskosten.

#### 6.4 Mærkeeksklusivitet

Ifølge retningslinjerne (punkt 25 og fodnote 9) må producenterne ikke kræve mærkeeksklusivitet i de nye aftaler med deres eksisterende forhandlere, når først den nye gruppefritagelsesforordning er trådt i kraft. Eftersom størstedelen af producenterne

vil fortsætte med de samme distributionsnet i de kommende år, vil denne beslutning praktisk taget afskaffe mærkeeksklusivitet. Denne begrænsning går ikke alene imod EØSU's henstilling (se punkt 1 ovenfor), men er også i modstrid med den nye generelle gruppefritagelsesforordning (28. juli 2009), som ikke indeholder nogen begrænsninger for aftaler om mærkeeksklusivitet.

#### 6.5 Personbiler og erhvervskøretøjer

Ligesom i den nuværende forordning sidestiller Kommissionen personbiler og erhvervskøretøjer, selv om de førstnævnte er forbrugsgoder og de sidstnævnte er kapitalgoder, der handles i et business-to-business miljø, hvor kunden ikke blot køber køretøjet, men derimod en hel pakke, hvor service er en vigtig del af beslutningen, og hvor det gælder om at optimere udnyttelsen af erhvervskøretøjet, ligesom det er tilfældet med landbrugstraktorer og byggemateriel. Sådanne markedsforskelle indebærer, at heller ikke de konkurrencemæssige aspekter er ens for de to typer af produkter.

6.5.1 Faktisk har erhvervskøretøjssektoren hverken på det primære eller det sekundære marked oplevet nogle konkurrenceproblemer eller været genstand for de endelige brugeres kritik, da der er tale om et meget konkurrencepræget marked med en historisk høj markedsandel til de uafhængige leverandører af reservedele.

6.5.2 Derfor mener EØSU, at aftaler om erhvervskøretøjer bør være omfattet af den generelle gruppefritagelsesforordning, også når det gælder eftermarkedet, ligesom det er tilfældet for traktorer og byggemateriel.

#### 6.6 Levering af reservedele

6.6.1 Af artikel 5 litra b) i udkastet til forordning fremgår det, at: »Fritagelsen (...) gælder ikke for (...) en begrænsning, som er aftalt mellem en leverandør af reservedele, reparations- eller diagnoseudstyr eller andet udstyr og en producent af motorkøretøjer, og som indskrænker leverandørens mulighed for at sælge disse varer eller tjenesteydelser til autoriserede eller uafhængige forhandlere, autoriserede eller uafhængige reparatører eller endelige brugere«.

6.6.2 Formuleringen af denne begrænsning synes ikke at være i overensstemmelse med Kommissionens mål.

6.6.3 Således forhindrer klausulen om køb af reservedele i den aktuelle gruppefritagelsesforordning producenterne i at kræve, at forhandleren køber mere end 30 % hos dem. Spredningen i, hvor nettene køber varer, medfører dermed lavere priser. Selv om producenterne stadig har en andel på mere end 30 % af leverancerne, kan dette forklares ved ordninger for salgsmål, præmier og rabatter, iværksat af producenterne.

Denne situation vidner om det konkurrencepres, som reservedelsproducenterne udsætter bilproducenterne for.

6.6.4 I forslaget til artikel, 5 litra b) nævnes der imidlertid ikke en procentsats, over hvilken forhandlerne og reparatørerne ikke er forpligtet til at købe ind hos bilproducenten (som den aktuelle 30 %-klausul).

6.6.5 Desuden slås det fast, at producenterne af originale reservedele skal kunne levere til autoriserede reparatører. Men denne mulighed vil kun være teoretisk, hvis bilproducenterne beholder muligheden for at gennemtvinge eksklusiv eller næsten eksklusiv levering af reservedele fra deres netværk.

#### 6.7 Garantier

Endelig vil EØSU gerne fremhæve Kommissionens holdning til bilgarantier. Eftersom bilproducenterne er direkte ansvarlige for, at bilerne fungerer, og for reparation af defekter, bestemmer Kommissionen, at reparatørernes forpligtelse til udelukkende at anvende originale reservedele fra bilproducenten i garantiperioden udgør en fritagelse. Dette er efter EØSU's opfattelse acceptabelt, men det må ikke føre til, at forbrugerne ikke kan benytte uafhængige reparatører til forhold, der har med almindelig vedligeholdelse af køretøjet at gøre, da dette formentlig ville udgøre en begrænsning af forbrugerens rettigheder, navnlig retten til kvalitetsvarer og garantier for disse.

Bruxelles, den 18. marts 2010

Mario SEPI

*Formand*

*for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg*

---